168

CODE

DE COMMERCE

EXPLIQUÉ

PAR LA JURISPRUDENCE.

DE L'IMPRIMERIE DE GAULTIER-LAGUIONIE,
HÔTEL DES FERMES.

CODE
DE COMMERCE,

EXPLIQUÉ

PAR LA JURISPRUDENCE,

PAR M. G. F. DAGEVILLE, AVOCAT.

TOME QUATRIÈME.

PARIS,
A LA LIBRAIRIE DE JURISPRUDENCE
DE CHARLES-BÉCHET,
PROPRIÉTAIRE-ÉDITEUR DES OUVRAGES DE MM. CARRÉ, DUVERGIER, ETC.,
ACQUÉREUR DU MANUEL DE DROIT FRANÇAIS DE PAILLIET,
QUAI DES AUGUSTINS, Nº 57 ET 59, PRÈS LE PONT-NEUF.
1828

CODE
DE COMMERCE
EXPLIQUÉ
PAR LA JURISPRUDENCE.

TITRE XI.

Des Avaries.

On a pu voir dans les développemens que nous avons donnés sur le titre précédent, qui comprend *l'action en délaissement*, que ce mode d'exécution du contrat d'assurance, résolu par la perte entière et effectuée, tout comme par la présomption légale de la perte, n'est pas exempt de difficultés.

Les législateurs de tous les temps, et en dernier lieu, les auteurs du Code, éclairés par l'expérience du passé, ont fait leurs efforts pour les prévenir, et s'ils n'y sont pas entièrement parvenus, on peut dire avec orgueil, du moins, que la législation française, en cette partie, est évidemment la plus conforme à l'équité naturelle et à la droite raison.

Si toutes les difficultés relatives à *l'action en délaissement* n'ont pas disparu, il n'est pas surprenant qu'il en soit resté aussi sur la matière non moins épineuse *des avaries*, et nous devons nous estimer heureux de posséder à cet égard des règles sages et précises, dont il ne reste plus qu'à faire une juste application aux cas particuliers.

Art. 397.

Toutes dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises, conjointement ou séparément,

Tout dommage qui arrive au navire et aux marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement,

Sont réputés avaries.

L'objet du présent article qui remplace l'article 1er de l'ordonnance, au même titre, est de définir ce que la loi entend par *avarie*.

Le législateur s'occupe ailleurs de l'application du dommage à l'égard de ceux qui doivent le supporter; ici, il n'est question que de la définition.

Cette définition est générique, et comprend tout ce qui tend à amoindrir la valeur de la chose, soit par la détérioration qu'elle éprouve, soit par les dépenses extraordinaires qu'elle est obligée de supporter. La loi dit *extraordinaire*, et c'est avec intention, car il ne faut pas considérer comme *avarie* les frais et dépenses que l'on prévoit lors du départ, et qui, dans le cours ordinaire des choses,

sont supportés par le propriétaire, parce qu'ils sont la conséquence nécessaire du voyage.

Dans cette classe de frais extraordinaires se trouvent les dépenses faites ou occasionées par l'arrêt du navire par ordre du souverain, qui fait cesser cet arrêt, avant qu'il y ait lieu au délaissement, ou qui, retenant définitivement le navire, n'accorde qu'une indemnité insuffisante.

Il en est de même des frais relatifs au transport des marchandises qui se trouvaient dans un navire échoué, qui ne peut être relevé, ou qui est déclaré innavigable.

Il en est encore de même des dépenses faites pour le salut commun, dans lesquelles il faut comprendre la contribution levée sur les divers intéressés pour indemniser le propriétaire des objets jetés à la mer.

Les dispositions du Code, qui distingue par ses articles 350 et 352 les avaries qui sont à la charge des assureurs de celles qui sont à la charge des propriétaires, sont entièrement conformes aux dispositions de l'ordonnance de 1681, art. 26 et 29 du même titre.

Sous l'une comme sous l'autre loi, les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, ne sont pas à la charge de l'assureur, mais seulement les résultats des fortunes de mer, et les événemens fortuits et de force majeure.

Nous avons eu déjà l'occasion d'établir que l'innavigabilité procédant de vétusté ou de vice propre, n'était pas à la charge de l'assureur. Le navire qui termine son existence par l'ordre naturel des choses, ne doit point être payé par l'assureur. Il en est de même de sa détérioration particulière survenue pendant le voyage assuré.

L'assuré ne peut pas dire à son assureur, lors de l'arrivée du navire au lieu du reste : Mon navire valait 50,000 francs, ainsi que vous l'avez reconnu par l'évaluation que nous avons faite, il ne vaut plus aujourd'hui que 40,000 francs, vous me devez 10,000 francs.

Il ne peut pas dire dire davantage : Les jeux de voile de mon navire étaient neufs, ils n'avaient pas encore servi, ils m'ont coûté 4,000 fr., ils ne valent plus aujourd'hui que 3,000 fr., vous me devez 1,000 fr. Il ne peut, sous aucun rapport, réclamer la détérioration d'aucune des parties constituant le navire, son grément et son armement, hors les cas de fortune de mer, et d'événemens fortuits et de force majeure.

Mais, dans ces derniers cas, lorsque l'assureur est soumis à la réparation des dommages, est-il habile à prétendre qu'il ne doit pas payer le montant intégral des réparations? Peut-il dire à l'assuré : Vous avez un mât neuf, une voile neuve, un canot neuf, etc., au lieu des mêmes objets que vous aviez plus ou moins dégradés par l'usage antérieur. Je dois bien vous payer le dommage causé par la tempête, mais je ne dois pas réparer implicitement le dommage antérieurement causé par l'usage, et qui était à votre charge.

Cette différence du vieux, qui existait avant la tempête, au neuf que fournit l'assureur, est une proposition moderne, elle n'est point sans motifs puisqu'elle peut s'appuyer sur la distinction légale que fait le législateur entre le dommage procédant de l'usage ou du vice propre, et le dommage procédant des accidens et fortune de mer.

Néanmoins cette distinction n'avait point été proposée sous l'empire de l'ordonnance, et nous

n'en avons jamais eu d'exemple pendant le long exercice que nous avons fait de l'assurance ; il n'en existe aucune trace dans Valin, Pothier et Émerigon, ni même dans Estrangin qui a publié *son traité du contrat d'assurance de Pothier*, en 1810, après la promulgation du Code.

En général, l'assuré ne gagne rien à avoir du neuf pour du vieux. Le bois neuf qu'on ajoute au vieux ne rend pas celui-ci meilleur; une ancre vieille qui a fait ses preuves est préférable au mérite incertain d'une neuve. L'assuré peut gagner quelque chose relativement aux voiles et aux cordages, mais jusqu'à ce jour on n'avait fait aucune attention à ces faibles avantages.

Cette prétention ne nous paraît pas fondée, et les assureurs qui l'ont élevée ne l'ont, sans doute, pas cru plus que nous, puisqu'ils en ont fait une condition dans les polices d'assurance qu'ils souscrivent.

On a pu voir, dans le modèle de l'imprimé, que nous avons donné des polices d'assurances à l'usage de la compagnie d'assurances générales de Paris (1), que par l'article 7, elle exige que pour compenser la différence entre le neuf et le vieux, il lui soit fait un tiers de rabais sur les objets qui remplacent ceux brisés ou détériorés par fortune de mer, ainsi que tous les effets, fournitures, ouvrages et main-d'œuvre dont le coût est justifié, les ancres seules exceptées.

Puisque les assurés, qui traitent avec cette compagnie ou avec d'autres assureurs ayant la même

---

(1) Tom. précédent, page 21.

exigence, se soumettent par la loi de la convention, il devient inutile d'examiner si cette prétention serait fondée en droit. Si cela était nécessaire, nous dirions que non, car elle nous paraît au moins excessive. Nous ne la souffririons pas comme assurés, et nous admettrions tout au plus une réduction sur les articles qui attribuent véritablement à l'assuré une augmentation de valeur, comme lorsqu'il s'opère un remplacement de voiles, de cordages, de chaloupes ou canots; mais c'est pousser l'exigence outre mesure que d'exiger la réduction sur les menues fournitures, ouvrages et main-d'œuvre.

Nous devons donc nous borner à examiner comment doit s'exécuter une pareille condition, et les difficultés qu'elle a fait naître, car les innovations sont sujettes à en produire, comme nous avons eu déjà l'occasion de le faire remarquer.

Nous allons rendre compte de trois décisions arbitrales, rendues à Marseille à ce sujet.

PREMIÈRE ESPÈCE.

Le navire *le Mithridate* est expédié de Marseille pour les îles Maurice et de Bourbon, par les sieurs Bobilier père et fils, qui font assurer 80,000 fr. pour l'aller et le retour, avec permission au capitaine d'aller aux îles de la Sonde, à la côte de Coromandel et au Gange.

Le navire est atteint d'une tempête violente dans la Méditerranée, suivie d'une autre encore plus violente à son entrée dans l'Océan; enfin il n'arrive à l'île Maurice qu'après avoir éprouvé des avaries considérables.

Après avoir fait réparer ses avaries, le capitaine

remet à la voile et il arrive à Marseille le 10 janvier 1825.

Dans un réglement d'avarie, fait à l'amiable, entre les assurés et les assureurs, une seule difficulté s'élève relativement à la question de savoir, si la déduction pour la différence du neuf au vieux devait être calculée sur la valeur, à Marseille, des objets remplacés, ou sur la valeur de ces mêmes objets à l'île Maurice.

MM. Girod, avocat, et Onfroy, ancien négociant, arbitres,

Considérant l'abordage à l'île Maurice, comme une relâche volontaire, faite dans les limites du voyage assuré, et non comme un lieu du reste, où les engagemens des assureurs auraient pris fin, disent « qu'il faut distinguer, dans la dépense faite pour le remplacement, la valeur intrinsèque de l'augmentation de dépense qui est occasionée par le plus haut prix des objets remplacés, dans le lieu auquel il a fallu faire la réparation; que, dans ce cas, la déduction ne peut être calculée que sur la valeur intrinsèque de l'objet au lieu du départ, et qu'il serait injuste de prendre, pour faire cette réduction, le prix de réparation dans le lieu de la relâche, surtout lorsque ce lieu se trouve dans un port étranger, où les réparations s'élèvent à des sommes excessives; d'où il pourrait résulter, qu'en opérant sur le compte de la réparation, la déduction absorbât sa valeur au lieu de l'armement ou à celui du reste et laissât la perte à la seule charge du capitaine ou de l'armateur;

« Qu'un pareil système ne peut être adopté par la justice et il est certain que la déduction ne peut être opérée que sur la valeur réelle de l'objet,

au port du départ, à raison du demi, du tiers ou du quart pour l'usé. »

Cet avis a été adopté par les assureurs, quoiqu'il leur fût défavorable.

SECONDE ESPÈCE.

Les sieurs Melchior Daniel et compagnie, expédient pour les îles Maurice et de Bourbon leur navire *le Pierre;* ils font des assurances d'entrée et de sortie sur corps et facultés de ce navire, qui est évalué à 75,000 francs.

Après avoir fait son voyage d'aller, le capitaine repart de l'île Bourbon, en destination pour Marseille, le 18 juin 1822.

A la hauteur du cap de Bonne-Espérance, le navire est atteint par des tempêtes épouvantables, qui le mettent dans le plus grand danger, et occasionent des avaries considérables, tant au navire qu'à la cargaison.

Vu l'impossibilité de doubler le cap de Bonne-Espérance, le capitaine tient conseil avec son équipage et il décide de relâcher à l'île Maurice.

La relâche s'opère, et les avaries sont réparées.

Le 26 novembre 1822, il repart et arrive à Marseille, le 16 mars 1823.

Dans le réglement d'avaries, opéré à l'amiable, la seule difficulté qui se présente, est la question relative à la déduction pour la différence du neuf au vieux. Elle est déférée à MM. Bugnon, licencié en droit, Dufour, avocat, et Onfroy, ancien négociant; et, vu la divergence de leurs opinions, on appelle MM. Cournaud et Émerigon, licenciés en droit, pour donner pareillement leur avis.

Après l'examen le plus approfondi, la question est posée en ces termes.

«La déduction[1] pour la différence du neuf au vieux, doit-elle être calculée sur le coût réel des réparations faites à l'île Maurice? ou bien, cette déduction doit-elle n'être opérée que sur le prix qu'auraient coûté, à Marseille, ces réparations?»

Voici la solution donnée.

«D'après les principes qui régissent les contrats d'assurances, les assureurs sont garans de toutes les pertes, etc.

«Il suit de là que les assureurs, devant la réparation *au lieu du reste*, l'assuré ne doit supporter la déduction, pour les différences du neuf au vieux, que sur le coût de cette réparation, *au lieu du reste*, quand elle y a été faite, ou sur ce qu'il en aurait coûté pour la faire, lorsqu'on a été obligé d'y procéder ailleurs.

«Si l'on a été forcé de ne pas attendre la fin du voyage et l'arrivée au lieu du reste, c'est parce que la nature de l'avarie ne l'a pas permis, et c'est un cas fortuit dont les assureurs sont tenus et la réparation anticipée ayant eu pour objet d'éviter un plus grand mal, les assureurs doivent naturellement, par une suite de la garantie qui pèse sur eux, supporter le préjudice de cette réparation anticipée, dans un pays où les matériaux et la main-d'œuvre étaient à un prix plus élevé.

«Il faut donc tenir pour certain que la déduction à la charge des assurés, doit être prise sur le coût des dépenses *au lieu du reste*, et qu'il ne faut distraire sur leur montant que la quotité qu'aurait supportée l'assuré *au lieu du reste*, si elles y eussent été faites, l'excédant devant demeurer entièrement à la charge des assureurs.

«Il en serait de même d'un voyage d'Amsterdam à Marseille pour lequel des réparations eussent été

faites à Gibraltar, et quand même ces réparations eussent pu coûter moins à Amsterdam, *lieu du départ*, qu'à Marseille, *lieu du reste*.

« C'est donc la valeur seule de la réparation, *au lieu du reste*, qui doit être prise pour base, pour déterminer la quotité à déduire pour la différence du neuf au vieux.»

Les deux décisions que nous venons de rapporter établissent le principe que le coût, *au lieu du reste*, est la seule base qu'il faut suivre en cette matière.

TROISIÈME ESPÈCE.

Le 22 mars 1822 le sieur Georges Achard, neveu, fait assurer, à Marseille, d'ordre du sieur Otard, de Bordeaux, et pour compte du propriétaire, une somme de 37,000 fr. sur corps du navire *la Zénobie*, capitaine Pieck, de sortie de Bordeaux à Calcutta, permis de toucher à Pondichéry et à Madras.

Ce navire part de Bordeaux le 29 avril.

Un acte public de protestation, fait à Bombay, le 20 février 1823, devant Frédéric Ayrton, notaire, et un consulat fait à Bordeaux, le 3 juillet 1825, par le capitaine Pieck, au retour de son voyage des Indes, rapportent les événemens de la navigation et les faits suivans.

Le navire étant, le 30 juin 1822, par les 35 degrés 4 minutes latitude et par 9 degrés 43 minutes longitude, reçut un fort coup de vent: la mer était très-houleuse et le navire recevait beaucoup d'eau par la violence des lames. Ce furieux coup de vent dura, avec plus ou moins d'interruption, pendant six jours; mais sa violence fut extrême le 6 juillet. Le vent s'étant ensuite calmé,

le navire continua son voyage et arriva le 3 août à Pondichéry.

Le capitaine, n'ayant pu trouver de chantier dans ce port, fut dans l'impossibilité de s'assurer si son navire avait, ou non, reçu des avaries dans le coup de vent du 30 juin au 6 juillet.

Le capitaine se rendit à Madras, où il arriva le 11 septembre, de là il se rendit à Colombo, dans l'île de Ceylan et ensuite à Calicut, où il fit faire, par son charpentier, une visite à son navire, pour s'assurer d'où provenait la voie d'eau, et l'on reconnut que le cuivre était presque entièrement séparé de la coque du bâtiment.

Le capitaine se rendit alors à Bombay, où il arriva le 28 décembre.

Il fit faire les réparations déterminées par les experts qui avaient été nommés, et qui furent terminées dans les mois de janvier et de février 1824. Il quitte Bombay le 23 de ce dernier mois, il va prendre un chargement de poivre à Mahé. Il se rend ensuite à Allepuy, d'où il met à la voile pour faire son retour en Europe, le 11 mars suivant; il arrive enfin à Bordeaux le 3 juillet 1825.

Le sieur Achard demande à ses assureurs le paiement des avaries souffertes par *la Zénobie*.

Les assureurs refusent le paiement.

MM. Dessoliers fils et Vaisse sont nommés arbitres et choisissent M. Émerigon pour tiers arbitre.

Le sieur Achard présente l'état d'avaries composé de trente-quatre articles.

L'article 2 de cet état avait pour objet une somme de 4,978 roupies, coût de 826 feuilles cuivre employées au doublage du navire.

L'article 8 avait pour objet une somme de 862

roupies, coût des clous de cuivre employés au même doublage.

Les assureurs soutiennent que la demande n'était pas fondée (nous n'avons pas à nous occuper ici de cette question), et en supposant qu'elle le fût, ils prétendent que les dépenses relatives au remplacement du cuivre doivent être réduites de moitié, à cause de la différence entre le neuf et le vieux.

Le sieur Achard soutient, au contraire, que la réduction à opérer sur le cuivre remplacé, pour différence entre le neuf et le vieux, doit être calculée sur la valeur du cuivre *au lieu du départ*, c'est-à-dire, à Bordeaux, et non *au lieu du remplacement*, c'est-à-dire, à Bombay.

Voici la décision des arbitres :

« Considérant sur la troisième question, que si le dommage occasioné par un accident fortuit, en mer, est un dommage dont l'assureur doit la réparation, cet assureur devra également supporter l'excès de prix que le capitaine aura été obligé de payer pour se procurer l'objet de remplacement : la cherté dans le prix, qui est, dans ce cas, une suite de la nécessité de remplacer, ou de réparer, devient, par cela même, partie inhérente du dommage ou de l'avarie.

« Considérant qu'il faut aussi avoir égard à un autre principe de justice, celui que l'assuré ne doit point faire un bénéfice, mais seulement obtenir la réparation des dommages soufferts; que si le capitaine a acheté des objets neufs en remplacement, on doit opérer une réduction sur leur montant, afin de ne faire payer aux assureurs que la valeur de l'objet perdu, supposé toujours détérioré d'une quotité quelconque de sa valeur.

« Considérant qu'il s'agit de faire concorder ensemble ces deux principes, et de savoir comment doit se calculer la réduction en faveur de l'assureur, lorsque les objets, *au lieu de la réparation*, ont été payés plus chèrement qu'ils ne l'avaient été *au lieu du départ ;*

« Considérant, à cet égard, que la réduction qu'on cherche à opérer n'est que la représentation *antérieure* de l'objet perdu ; que le montant de l'objet acheté est une valeur tout-à-fait étrangère aux motifs et à l'objet de la réduction ; que, par conséquent, la réduction doit être faite sur la valeur qu'avait coûté l'objet perdu, dans le lieu où il avait été acheté, c'est-à-dire, *dans le lieu du départ*, qui est le lieu présumé de l'armement du navire pour le voyage assuré ; »

« Considérant que les motifs qui précèdent, démontrent suffisamment que ce serait une pure subtilité de distinguer le cas où les réparations ont été faites dans *un port de relâche*, du cas où elles ont été faites *dans le lieu du reste*, puisqu'il est évident que, dans l'une comme dans l'autre hypothèse, l'assuré n'est contraint à faire les réparations et à acheter, à des prix excessifs, que parce que le navire a éprouvé un événement fortuit garanti par les assureurs ? »

Les arbitres condamnent les assureurs au paiement, en déduisant, sur le coût des cuivres, la moitié seulement de ce qu'il en eut coûté à Bordeaux, *lieu de l'armement.*

On voit que cette dernière décision est absolument dans des principes contraires à ceux qui ont déterminé les précédentes.

C'est aussi cette dernière décision que nous adop-

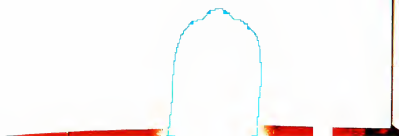
tons, et nous pensons qu'il n'y a lieu à réduction que quand elle est stipulée par la convention.

Dans ce cas, il serait contre toute justice de faire contribuer l'assuré à la réparation d'un dommage à la charge de l'assureur, on pourrait seulement consentir à ce qu'il demeurât en perte de la détérioration présumée existante, lors de l'événement fortuit, parce qu'en opérant autrement, on le ferait bénéficier d'un dommage préexistant et qui était à sa charge.

Ce principe ne doit être appliqué que dans le cas où, par l'effet de la réparation, l'assuré profite évidemment et qu'on répare un mal étranger aux dommages causés par l'accident fortuit, lorsque le remplacement lui donne une valeur profitable supérieure à celle qu'il avait, et pour raison de laquelle il ne doit contribuer que dans la valeur qu'ont ces choses au lieu du départ ou de l'armement. Il nous paraît de toute justice qu'il entre dans la dépense, au prix du coût au lieu du départ, quand on lui donne des voiles et des cordages neufs au lieu des mêmes objets, qui, lors de l'événement, étaient déjà en état de vétusté et de dégradation opérée par l'usage.

Un jugement du tribunal de commerce de Marseille, du 17 juin 1825, entre MM. Fabron frères et leurs assureurs sur le brick *le Dauphin*, consacre ces principes.

« Attendu qu'il est de justice, et de principe généralement adopté, dans les réglemens d'avarie, de prélever le tiers pour l'usage, c'est-à-dire, pour compenser la différence du neuf au vieux sur les objets remplacés; mais que cette réduction se borne aux seuls objets *isolés et qui sont intégralement remplacés*, tels, par exemple, qu'un câble,



une voile; qui, étant entièrement perdus, sont remplacés par un câble ou une voile neuve, etc. Condamne les assureurs au paiement de la contribution sous la déduction du tiers sur le coût des objets entièrement remplacés à neuf, suivant leur valeur à Marseille, qui sera fixée par experts convenus ou nommés d'office, etc.

Art. 398.

A défaut de conventions spéciales entre toutes les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

Comme nous l'avons déjà dit, la loi ne statue que pour les cas qui n'ont pas été prévus par les parties ou sur lesquels elles n'ont pas stipulé.

Nous avons fait observer, sur l'article 332, que les parties peuvent, en matière d'assurance, faire toutes les stipulations qui peuvent leur convenir, pourvu qu'elles ne soient pas contre l'essence même du contrat, et qu'elles ne blessent ni les mœurs ni la morale.

Le législateur répète ici ce principe, pour établir ensuite les règles qui doivent être suivies, sur cette matière, dans l'absence de stipulation positive dansla convention.

Art. 399.

Les avaries sont de deux classes, avaries grosses ou communes, et avaries simples ou particulières.

Le législateur explique, dans les articles suivans,

de quoi se composent les avaries grosses ou communes, et les avaries simples ou particulières. Nous nous bornons, pour le moment, à faire observer que rien n'est plus facile que de reconnaître ces deux espèces d'avaries.

On appelle *avarie* tout dommage survenu aux objets mis en risque sur mer.

L'avarie grosse ou commune n'existe que lorsque le dommage survient par le fait et la volonté de l'homme, en vue du salut commun, en observant les règles prescrites à cet égard que nous trouverons ci-après.

Cette dénomination d'*avarie commune* procède de ce que cette sorte d'avarie doit être réparée à frais communs par tous les intéressés dont elle a conservé les propriétés.

Toutes les autres *avaries* sont *simples ou particulières,* parce qu'elles sont supportées par les propriétaires des choses qui les éprouvent, sauf leur recours contre leurs assureurs, s'ils en ont, et aussi d'après les règles ci-après fixées.

ART. 400.

Sont avaries communes,

1° Les choses données par composition et à titre de rachat du navire et des marchandises;

2° Celles qui sont jetées à la mer;

3° Les câbles ou mâts rompus ou coupés;

4° Les ancres et autres effets abandonnés pour le salut commun;

5° Les dommages occasionés par le jet aux marchandises restées dans le navire;

6° Les pansement et nourriture des matelots blessés en défendant le navire, les loyer et nourriture des matelots pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance, et pendant les réparations des dommages volontairement soufferts pour le salut commun, si le navire est affrété au mois;

7° Les frais du déchargement pour alléger le navire et entrer dans un hâvre ou dans une rivière, quand le navire est contraint de le faire par tempête ou par la poursuite de l'ennemi;

8° Les frais faits pour remettre à flot le navire échoué dans l'intention d'éviter la perte totale ou la prise;

Et, en général, les dommages soufferts volontairement et les dépenses faites d'après délibérations motivées, pour le bien et le salut commun du navire et des marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.

Cet article reproduit et réunit les dispositions des articles 1, 2, 6 et 7 de l'ordonnance, au même titre.

Le législateur y établit ce qui constitue l'avarie grosse ou commune, et ce qui la fait distinguer de l'avarie particulière.

Par l'expression générique qui termine l'article, dont il donne divers exemples dans les paragraphes

qui précèdent, il fait connaître son intention de manière à écarter toute équivoque.

Comme ces exemples ne sont pas les seuls cas qu'il pût y avoir pour constituer des avaries grosses, il faut essentiellement s'attacher au principe posé par le législateur que l'avarie grosse ou commune se constitue *des dommages soufferts volontairement et des dépenses faites d'après délibération motivée pour le salut commun du navire et des marchandises, depuis leur chargement et départ jusques à leur retour et déchargement.*

Il faut donc, pour constituer une avarie grosse, que le dommage ait été supporté, *volontairement*, et que les dépenses aient été faites *pour le bien et salut commun.*

Ce n'est pas l'accident en lui-même qui constitue l'avarie grosse, ce sont les circonstances de cet accident, auxquelles se rattachent le fait et la volonté de l'homme, le résultat de sa délibération dirigée vers le bien et le salut commun.

La justification de ces circonstances inhérentes à l'accident, doit être fournie, et peut être discutée, puisque la loi exige que la délibération soit motivée; mais son appréciation est entièrement abandonnée à la sagesse et aux lumières des magistrats.

En pareille matière et lorsque l'équipage délibère pendant le danger, la loi ne saurait exiger l'infaillibilité dans les délibérans, et il suffit que les motifs qui ont déterminé la délibération soient apparens ou plausibles. On ne pourrait dire au capitaine : « L'opération que vous avez fait délibérer n'était pas nécessaire, et le salut commun aurait eu lieu sans elle, à moins qu'il n'y eût eu faute grossière, dol ou fraude. »

L'article 423 n'admet le sacrifice fait en vue du

salut commun que lorsqu'il l'a opéré ; on doit adopter ce principe dans tous les autres cas d'avarie grosse, mais il faut bien entendre cette disposition de la loi.

Si le navire et le chargement périssent dans le danger qu'on veut éviter, et malgré les sacrifices faits en vue du salut commun, il n'est pas douteux qu'il n'y a pas de répartition à faire entre les propriétaires également dépouillés de leur propriété.

Mais est-on admis à établir, par le raisonnement, que ce n'est pas le sacrifice qui a opéré le salut, quand le salut s'est vérifié ?

Comme nous venons de le dire, la discussion doit être admise, puisque la loi exige que la délibération soit motivée ; mais il suffira toujours qu'il apparaisse au juge que la délibération a été prise de bonne foi, et que les délibérans n'ont considéré que le salut commun dans la mesure qu'ils ont prise.

La délibération doit être écrite et motivée. Le législateur devait indiquer la forme à suivre, et il faut s'y conformer ; mais on s'en dispense nécessairement, quand les circonstances sont telles, qu'il n'est pas possible de remplir le vœu de la loi. Il suffira toujours que le magistrat puisse être convaincu que l'opération a été faite en vue du salut commun.

Nous croyons devoir présenter quelques observations sur les exemples proposés par le législateur.

Sur le paragraphe premier. — *Les choses données par composition et à titre de rachat du navire et des marchandises.*

Dans cette hypothèse, il faut distinguer la convention qui peut avoir lieu avec un capteur, soit

corsaire ou pirate, par laquelle, choisissant, dans le navire qu'il détient par la force, ce qui est à sa bienséance, on lui abandonne ce qu'il désire, pour racheter le navire et la cargaison, et les rendre libres de l'acte arbitraire du capteur, qui, se rendant propriétaire du tout par la capture, n'en retient pourtant qu'une portion et abandonne volontairement le surplus.

Dans ce dernier cas, il n'y a pas délibération; il n'y a pas opération faite pour le bien et salut communs. Il n'y a qu'un acte de violence exercé par la force. Il n'y a qu'un dommage qui tombe sur le propriétaire, parce que ce dommage n'a nullement contribué au salut des choses volontairement abandonnées par le capteur.

Néanmoins il n'y a avarie grosse, dans le premier cas, qu'autant que le navire est sauvé par la composition. Mais si le capteur le garde contre la foi du traité, et si, dans ce dernier cas, les effets sont sauvés par quelque nouveau moyen, même par l'abandon ultérieur, ceux à qui appartiennent les marchandises délivrées au capteur n'auront rien à réclamer.

2° *Les choses jetées à la mer.*

Le fait matériel du jet à la mer d'une marchandise quelconque, ne constitue pas une avarie grosse. Il faut, pour que cela soit ainsi, que le jet ait eu lieu en vue de sauver le navire et le surplus du chargement.

Lorsqu'un navire éprouve une violente tempête, lorsqu'il touche sur des bas-fonds, il devient souvent nécessaire, pour le sauver, pour le relever et le mettre en état de manœuvrer pour le salut commun, de jeter à la mer partie du chargement. Dans ces divers cas, le sacrifice des marchandises jetées

à la mer est fait en vue du salut commun, et constitue une avarie grosse; mais il faut que ce jet ait lieu en suite d'une délibération prise par le capitaine et les principaux de l'équipage, qui auront déterminé ce jet, comme une mesure de salut commun.

Il n'est pas indispensable que la délibération soit écrite et signée avant le jet, il suffit qu'il en conste légalement. Dans le danger imminent, il faut procéder à l'acte de salut de préférence à la constatation de sa nécessité; mais la délibération, ou le procès-verbal qui la mentionne, doit être rédigé et régularisé dès que les circonstances le permettent.

Ainsi le jet opéré pour le salut commun constitue une avarie grosse ou commune. Il faut encore y joindre les dommages accessoires, qui en sont la conséquence immédiate. On le voit par la disposition du paragraphe 5, qui veut que l'on comprenne dans l'avarie commune, *les dommages occasionés par le jet, aux marchandises restées dans le navire.*

Si le législateur ne parle pas du navire dans cette disposition, c'est parce qu'il entend qu'il supporte, à titre d'avarie particulière, le dommage qu'il éprouvera pendant le jet: ce dommage accessoire est réputé payé par le fret. Néanmoins, il n'en sera pas de même, si le dommage éprouvé par le navire est le résultat d'une délibération ou d'une opération facilitant le jet pour le salut commun, à l'effet d'en procurer une exécution plus prompte. Si le navire est brisé, en termes de l'art (*sabordé*), si, au lieu de sortir de la cale, par les moyens ordinaires, les marchandises jetées, on trouve indispensable, par l'urgence des circonstances, d'ouvrir le navire, de découvrir une partie du pont, pour extraire les

marchandises à jeter, alors cette opération a le but de concourir directement à l'exécution du jet délibéré, et s'associe aux actes faits en vue du salut commun. Ce dommage est alors avarie grosse ou commune.

Ces principes sont textuellement exprimés dans l'article 422 ci-après.

3°. *Les câbles ou mâts rompus ou coupés.*

Le conseil d'état a conservé la rédaction de l'ordonnance, quoique les commissaires rédacteurs et la section du conseil d'État eussent adopté la proposition qui avait été faite par le commerce de Caen et celui du Hâvre, de supprimer le mot *rompu*, qui se trouvait dans l'ordonnance, à l'article 6 du même titre.

Ces chambres pensaient que les mots *ou câbles rompus* par la tempête ou autre fortune de mer, ne produisaient qu'une avarie simple à la charge du navire, comme l'ordonnance le reconnaissait, dispositions que conserve le Code (article 405 ci-après) et qu'il fallait éviter, dans l'article 400, une expression formant contradiction avec l'article 403.

On avait appuyé, au conseil d'État, la suppression proposée, par les réflexions suivantes : « quelques expressions qu'on emploie, elles devront toujours se modifier par le principe qui ne répute avaries communes que celles qui ont lieu dans la vue du salut commun : un câble ou un mât coupé, suppose une action de l'homme, et cette action a ordinairement pour but le salut commun : un mât ou un câble rompu n'est pas une avarie commune, si la rupture n'arrive que par un accident de mer. En analysant donc la valeur des expressions, la nou-

velle rédaction peut avoir quelque avantage sur celle de l'ordonnance. »

D'un autre côté, afin de ne pas laisser de doute, on proposa, en rétablissant le texte de l'ordonnance, d'exprimer qu'il y a avarie commune, lorsque le mât est rompu par suite d'exécutions nécessaires au salut commun.

Le conseil décida purement et simplement que le mot *rompu* serait rétabli.

Il résulte de la disposition, telle qu'elle a été maintenue dans sa rédaction, et des discussions du conseil d'État, que tout est conservé comme sous l'ordonnance.

Ainsi, lorsqu'un mât ou un câble est rompu, il n'établit qu'une avarie simple, si c'est par l'effet ordinaire d'un accident de mer, de la tempête, du frottement du câble sur les rochers; mais cet accident produit une avarie grosse ou commune, lorsqu'il a lieu dans les opérations ou manœuvres faites en vue du salut commun; principe qui reçoit une application entière par le paragraphe 4 qui suit. «*Les ancres et autres effets abandonnés pour le salut commun.*»

Les principes que nous venons d'établir sont fortifiés par la disposition expresse de l'article 410, qui propose l'exemple et la règle à suivre à cet égard.

6° Les pansement et nourriture des matelots blessés en défendant le navire, les loyers et nourriture des matelots pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance, et pendant les réparations des dommages, etc., si le navire est *affrété au mois;*

La cour de Douai avait demandé l'application de cette disposition aux officiers et passagers du na-

vire. Quant aux premiers, l'article 272 y a pourvu. « Toutes les dispositions concernant les loyers, pansemens et rachats de matelots, sont communs aux officiers et à tous autres gens de l'équipage (1). »

On a pensé que lorsque les passagers, dans un navire attaqué, bravent les dangers, ils le font pour défendre leurs intérêts les plus chers, leurs personnes et leurs propriétés, et qu'ils n'ont pas besoin d'y être excités comme les gens de l'équipage, qui n'ont que des salaires à défendre, et dont l'intérêt bien entendu serait de n'opposer aucune défense, et de ne s'exposer à aucun danger.

Il faut voir aussi, dans le paragraphe que nous examinons, l'application de l'article 300 (2) qui, prévoyant le même cas, se borne à déclarer que *la nourriture et les loyers de l'équipage pendant la détention du navire, sont réputés avaries* », sans dire de quelle espèce.

Quoique nous ayons déjà établi que l'avarie est grosse ou particulière, suivant que le navire est frété au mois ou au voyage, dans l'espèce prévue au présent article, il n'y a pas de doute que la nourriture et les loyers des matelots pendant la réparation du dommage, même souffert pour le salut commun, ne sont avarie grosse que lorsque le navire est loué au mois.

Cependant, quoique la disposition soit précise, il y a diversité d'opinions parmi les jurisconsultes, et la jurisprudence n'est pas fixée.

---

(1) Voir ce que nous avons dit sur l'article 272, précédent volume, page 542.

(2) Voir le précédent volume, page 441.

Un jugement du tribunal de commerce de Marseille, du 2 août 1823 (1), entre le capitaine Okke Olferts et divers consignataires, a décidé suivant les termes de la loi.

Il admet en avarie grosse les dépenses de relâche en cours de voyage, pour réparer les avaries particulières au corps du navire, et pour rétablir l'arrimage de la cargaison. Il considère la nécessité de réparer le navire et de rétablir l'arrimage comme une opération faite pour le salut commun, et sans laquelle le navire n'aurait pas pu arriver à sa destination.

Il reconnaît, comme une conséquence nécessaire de ce besoin commun, les frais de déchargement, rechargement, réarrimage et magasinage, pendant les réparations, et les admet en avarie grosse.

Mais il s'arrête devant les loyers et nourriture des matelots pendant les réparations, et les rejette en avarie particulière par respect pour la disposition que nous examinons, qui veut, en termes exprès, que ces objets ne puissent constituer qu'une avarie particulière, lorsque le navire est loué *au voyage*.

Il paraît que ce jugement a été acquiescé par les parties.

Nous voyons dans le même recueil (2) un jugement du tribunal de commerce de Toulon, le 4 juin 1824, qui a décidé tout autrement.

Ce tribunal a pensé « qu'à l'égard des loyers et nourriture de l'équipage, quoiqu'il fût question

---

(1) Journal de Jurisprudence commerciale et maritime de Marseille, tom. 6, 1re part., page 206.

(2) Même ouvrage, pag. 112.

d'un affrétement au voyage, et que le 4ᵉ § de l'article 403 du Code de commerce déclare avaries particulières la nourriture et les loyers pendant les réparations, quand le navire est affrété *au voyage*, on ne peut, dans l'espèce, appliquer cette disposition; que la dernière disposition de cet article en indique le sens; qu'en déclarant, en général, avaries particulières, les dépenses faites et les dommages soufferts *pour le navire seul ou pour les marchandises seulement*, il dit virtuellement que la nourriture et les loyers de l'équipage, pendant la réparation du navire, ne sont avaries particulières que lorsque le dommage qu'on répare est lui-même avarie particulière; que l'effet ne peut pas être de différente nature que la cause qui le produit; que les dépenses nécessitées par l'avarie commune, sont aussi nécessairement avarie commune.»

Ce jugement a été confirmé par la cour royale d'Aix, du 31 décembre 1824.

Quoique le jugement du tribunal de Marseille n'ait pas pour lui l'autorité de la cour royale, il nous paraît plus solidement appuyé par la disposition précise de la loi dont nous avons rappelé les termes. «Les loyers et nourriture des matelots, pendant la réparation des dommages volontairement soufferts pour le salut commun, sont avaries grosses, si le navire est affrété au mois.»

Contre un texte aussi précis le tribunal de Toulon et la cour royale d'Aix disent inutilement *que la nourriture et les loyers, pendant les réparations, ne sont avaries particulières que lorsque le dommage que l'on répare est lui-même avarie particulière; que l'effet ne peut pas être de différente nature que la cause qui le produit; que les dépenses nécessitées par l'avarie commune sont nécessairement avarie*

commune. Ils tirent mal à propos cette induction de la dernière disposition de l'article 403; mais l'article 400, passé sous silence, est clair, précis, absolu, et il est de principe constant qu'il faut suivre les termes de la loi quand ils n'offrent aucune ambiguité, parce que, même en supposant que le législateur se fût trompé, il ne faut pas substituer la volonté arbitraire de l'homme à celle de la loi.

Ce qui cause la diversité d'opinions parmi les jurisconsultes et la variété des décisions judiciaires sur la question que nous examinons, c'est qu'on ne fait pas attention qu'elle est une exception à la règle générale.

Il est très-vrai, en règle générale, que l'effet ne peut pas être de nature différente que la cause qui le produit, que les dépenses nécessitées par l'avarie commune devraient être aussi nécessairement avarie commune. Si le législateur ne prescrivait rien à cet égard, il n'est pas de tribunal qui ne le décidât ainsi. Mais lorsque le législateur dit: « En cas d'avarie grosse, lorsque le navire est frété au voyage, la nourriture et les loyers des matelots, pendant les réparations, ne seront qu'avarie particulière ;» il n'y a plus à raisonner, et il faut dire, en ce cas, qu'il n'y a qu'avarie particulière.

Mais d'ailleurs le législateur a-t-il été en contradiction avec lui-même? Nous ne le pensons pas. Nous avons déjà dit que la disposition est une exception à la règle générale.

Le motif de cette exception, c'est le respect pour des principes non moins sacrés.

Le législateur a vu, dans l'affrètement au *voyage*, une convention à forfait qu'il a voulu faire respecter.

Dans les cas de prise, les frais de réclamation,

la nourriture et les loyers de l'équipage, et les dépenses faites pour obtenir la relaxation, constituent une avarie grosse, parce qu'ils procurent le salut commun: ainsi jugé par la cour royale de Rouen, le 2 frimaire an 10 (1).

Nous avons parlé à l'article 370(2) de l'arrêt de prince, qui aurait lieu avant le départ du navire, et qui serait à la charge de l'assureur, parce que le risque aurait commencé aux termes de la convention.

Le présent article ne prévoit point ce cas absolument de même nature, parce qu'aux termes de droit, le risque ne commence qu'au moment du départ. Il faut donc, lorsqu'il se vérifie, le régler par les mêmes dispositions, et décider que les loyers et nourriture, pendant l'arrêt, sont avaries grosses ou simples suivant que le navire est frété au mois ou au voyage.

Le législateur ne s'occupant que de l'arrêt *en cours de voyage*, n'a dû prévoir, *avant le départ*, que l'interdiction de commerce avec les lieux pour lesquels le navire est destiné, et il ne statue rien sur ce point, parce que tout est réglé par les articles 253 et 276 qui veulent que la charte partie soit résiliée, et que les matelots ne reçoivent ni nourriture ni loyer.

Ce que nous venons de dire, dans le cas où il y a arrêt de puissance, est applicable à tous les autres cas où il y a suspension ou prolongation de voyage,

---

(1) Sirey., tom. 7, 2e part., pag. 799.

(2) Voir à l'article 300, au précédent volume, pag. 441.

par mesure de salut commun, comme lorsque le navire entre dans un port, soit pour réparer les dommages soufferts pour le salut commun, soit pour se soustraire aux poursuites de l'ennemi, ou que, dans le même but, il se réfugie sous la protection d'une citadelle amie. Nous ferons observer seulement que, dans le cas où le changement de route, pour prendre asile, ferait éprouver une tempête et des dommages, ces dommages, à moins qu'ils n'eussent, par eux-mêmes, le caractère d'une avarie grosse, ne peuvent pas être réclamés à ce titre, et ne sont qu'avarie simple, parce qu'ils n'ont pas pour cause immédiate le salut commun, comme le refuge lui-même.

7° *Les frais de déchargement pour alléger le navire et entrer dans un hâvre ou dans une rivière, quand le navire est contraint de le faire, par tempête ou par la poursuite de l'ennemi.*

L'hypothèse prévue par le législateur est évidemment une de celles qui ont pour but le salut commun. Il n'est pas douteux qu'en s'abstenant de faire les frais nécessaires pour mettre le navire à l'abri des dangers, on l'expose ainsi que la cargaison à périr par le naufrage. Eviter un pareil accident est donc une opération faite pour le salut commun, ce qui constitue une avarie grosse, et donne lieu à la contribution par tous les intérêts qu'elle conserve.

L'allégement du navire a lieu soit par le secours de la chaloupe du navire, soit par des barques frétées à cet effet.

Voici ce qui peut en résulter.

Si la chaloupe du navire vient à périr avec les marchandises dont elle a allégé le navire, cette perte constitue une avarie grosse, tant pour les

d'y faire, si le navire est affrété au voyage ;

5° La nourriture et le loyer des matelots pendant la quarantaine, que le navire soit loué au voyage ou à mois ;

Et en général, les dépenses faites et le dommage souffert pour le navire seul, ou pour les marchandises seules, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement.

Cet article répète les dispositions de l'ordonnance contenues dans l'article 2, 4, 5 et 7 du titre 7.

Il a pour but de définir l'avarie simple ou particulière, comme l'article 400 a défini l'avarie grosse ou commune.

Les explications que nous avons données à l'article 400, facilitant l'intelligence du présent article, nous aurons peu de chose à ajouter au texte.

Nous devons cependant faire observer tant sur le présent article que sur ceux qui précèdent et qui suivent, que le législateur ne s'occupe que des avaries en elles-mêmes et nullement des droits qui en résultent pour les propriétaires à l'égard de leurs assureurs.

Ainsi, par exemple, dans le paragraphe premier, le législateur établit que le dommage arrivé aux marchandises par leur *vice propre* est *une avarie particulière*.

Mais ce n'est point ici qu'il faut chercher les règles qui régissent le contrat d'assurance, et que nous avons expliquées au titre précédent.

Nous avons vu, dans les dispositions propres au

contrat d'assurance, quelles sont les avaries à la charge de l'assureur et celles qui sont supportées par le propriétaire, sans recours contre son assureur, et la loi y a pourvu avec la plus grande exactitude.

Ce serait donc agir contre l'esprit de la loi que de prendre isolément la disposition que nous venons de rappeler, et de dire : le dommage produit *par le vice propre* est *une avarie*. Les avaries particulières, comme les avaries grosses, sont à la charge de l'assureur. Ce dernier doit donc réparer le dommage produit par *le vice propre*.

Le dernier paragraphe du présent article établit un principe qu'il ne faut pas perdre de vue, dans les réglemens d'avarie; c'est que la nourriture et le loyer des matelots, pendant la quarantaine, ne constituent qu'une avarie particulière au navire, soit qu'il soit loué au voyage ou à mois.

Cependant si une manœuvre ou une relâche faite pour le salut commun, obligeait le navire à subir une quarantaine, qu'il n'eût pas faite sans cela, il faudrait alors classer cette dépense dans les avaries grosses.

Art. 404.

Les avaries particulières sont supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou occasioné la dépense.

C'est une répétition de l'article 3 de l'ordonnance de la marine, au même titre.

D'après les observations faites à l'article précé-

dent, il est bien entendu que c'est sauf le recours du propriétaire contre ses assureurs, s'il en a.

Nous avons eu l'occasion de faire observer que les avaries particulières sont de deux sortes : 1° celles qui procèdent des accidens et fortunes de mer, ayant opéré diminution ou détérioration dans les objets assurés ; 2° les dommages qui leur surviennent par leur vice propre.

Les propriétaires supportent ces avaries avec recours contre leurs assureurs dans le premier cas, et sans recours dans le second, ainsi que nous l'avons établi à l'article 353.

Mais dans ce second cas, lorsque la marchandise, par son vice propre, non-seulement éprouve une détérioration, mais encore cause des dommages, soit au navire, soit aux autres marchandises composant le chargement, le propriétaire de la marchandise vicieuse est-il tenu envers les autres propriétaires des dommages qu'elle a causés ?

Cette question s'est présentée à Marseille dans l'espèce suivante.

Des laines avaient été chargées à Salonique sur le brick *Amédée et Albine*, capitaine Gubert, à la consignation des sieurs Barry Dervieux fils et compagnie, négociant à Marseille. Dans le cours du voyage ces laines s'étaient échauffées. Le feu qui en était résulté les avait détériorées et avait occasioné des dommages au navire, qui fut obligé de relâcher à Livourne, et d'y réparer ce dommage.

A son arrivée à Marseille, le capitaine Gubert demande contre les sieurs Barry Dervieux fils et compagnie le paiement des frais et dommages occasionés au navire par le vice propre des laines.

Jugement du tribunal de commerce de Marseille,

du 9 janvier 1824 : « Attendu que c'est précisément parce que, de leur nature, les laines sont susceptibles de s'échauffer et de s'enflammer, et que ce vice, inhérent à cette marchandise, a été connu du capitaine Gubert, que celui-ci ne peut réclamer la réparation des dommages causés par l'échauffement des laines, lors même qu'il serait établi que c'est à cet échauffement qu'il faut attribuer la véritable cause de ce dommage ;

» Attendu que la chaleur des laines n'est qu'un *événement fortuit* de navigation, qui ne constitue qu'une *avarie particulière* à la charge des propriétaires de la chose endommagée; que, d'après l'article 404 du Code de commerce, les sieurs Barry Dervieux fils et compagnie, propriétaires des laines dont il s'agit, ne pourraient être tenus qu'au remboursement des dépenses directes à cette marchandise, et que leur conservation ou leur réparation auraient pu exiger, sans être responsables des dommages qu'elles ont fortuitement causés;

» Attendu que le séjour du navire à Livourne n'a pas eu pour objet la réparation des laines, mais bien celle du navire, le tribunal déboute le capitaine Gubert de sa demande, et le condamne aux dépens. »

Les considérans que nous venons de rapporter justifient le principe que nous avons posé.

Nous pensons qu'il en serait de même d'un chargement de vitriol qui, par suite des accidens de la navigation, causerait l'incendie du bâtiment et de sa cargaison ; toutefois il serait indispensable que le propriétaire n'eût pas déguisé la nature de la marchandise, et l'eût chargée dans sa qualité exactement désignée par le connaissement.

Art. 405.

Les dommáges arrivés aux marchandises, faute par le capitaine d'avoir bien fermé les écoutilles, amarré le navire, fourni de bons guindages, et par tous autres accidens provenant de la négligence du capitaine ou de l'équipage, sont également des avaries particulières supportées par le propriétaire des marchandises, mais pour lesquelles il a son recours contre le capitaine, le navire et le frêt.

Le présent article réunit les dispositions des articles 2 et 5 de l'ordonnance, au même titre.

En classant dans les avaries simples et particulières celles qui procèdent de la faute du capitaine et des mariniers, le législateur répète ici les dispositions des articles 229, 351 et 352, pour faire garantir ces dommages par le capitaine, le navire et le fret; mais le propriétaire de ces marchandises ne peut exercer aucun recours contre son assureur, à moins que, par le contrat d'assurance, il n'ait garanti la baratterie du patron.

Art. 406.

Les lamanages, touages, pilotages, pour entrer dans les hâvres ou rivières, ou pour en sortir, les droits de congés, visites, rapports, tonnes, balises, ancrages et autres

droits de navigation, ne sont point avaries; mais ils sont de simples frais à la charge du navire.

Cet article qui reproduit les dispositions des articles 5, 8 et 9 de l'ordonnance, est d'une facile application.

Néanmoins ces frais entreraient en avarie grosse s'ils étaient occasionés par une relâche forcée pour le salut commun.

Art. 407.

En cas d'abordage de navires, si l'événement a été purement fortuit, le dommage est supporté, sans répétition, par celui des navires qui l'a éprouvé.

Si l'abordage a été fait par la faute de l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a causé.

S'il y a doute dans les causes de l'abordage, le dommage est réparé à frais communs, et par égale portion, par les navires qui l'ont fait et souffert.

Dans ces deux derniers cas, l'estimation du dommage est faite par experts.

Le présent article réunit les dispositions des articles 10 et 11 de l'ordonnance, avec une addition que la jurisprudence avait établie sous le régime de l'ordonnance, en sorte que rien n'est changé en cette matière. Nous pouvons donc nous appuyer

avec confiance sur les doctrines que nous ont transmises Valin et Emérigon.

L'esprit et le texte de la loi conformes à ces doctrines, sont de faire trois classes d'abordage bien distinctes.

L'*abordage purement fortuit* et de force majeure. C'est celui que la prudence humaine n'a pu éviter.

L'*abordage par faute*, que M. Pardessus qualifie d'*abordage par quasi-délit*. C'est celui dont la faute doit être imputée à l'auteur connu.

Enfin l'*abordage douteux*. C'est celui qui aurait pu être évité, et qu'on suppose procéder de la faute de l'un des capitaines; mais dont l'auteur demeure inconnu, et qui n'est qu'un sujet de doute impossible à éclaircir.

Il suffit d'avoir établi clairement cette classification, pour arriver facilement aux conséquences qui en dérivent, et appliquer les dommages qui en résultent à qui de droit, dans l'esprit et la volonté du législateur.

L'*abordage fortuit* est un événement de force majeure; et, comme tous les événemens de cette nature, il est fatal par essence, et frappe, comme un hasard aveugle, sur ce qu'il touche. S'il produit du dommage, il est supporté par le propriétaire de la chose qui l'éprouve, comme tout accident de force majeure, sauf le recours du propriétaire contre ses assureurs, s'il en a.

L'abordage par faute ou de quasi-délit.

La disposition du Code, pour ce cas, est aussi précise que celle de l'ordonnance. *Le dommage est payé par celui qui l'a causé*, expressions conformes à celles de l'ordonnance.

Enfin, *l'abordage douteux*. Cet abordage pou-

vait être évité. Il est présumé le résultat d'une faute dont l'auteur n'est pas connu. Le soupçon plane également sur le capitaine du navire abordant, comme sur le capitaine du navire abordé, sans qu'on soit bien certain de l'existence de la faute, puisque le coupable n'est pas connu. Il devient alors indispensable de supposer les deux capitaines comme également coupables.

Le dommage, alors, doit être supporté en commun par les deux navires.

La réparation doit être faite, dans ce cas, à frais communs et *par égales portions*, sur les navires qui l'ont fait et souffert. L'ordonnance disait: *sera payé également.*

Quelques difficultés s'étaient présentées sur la manière d'entendre cette disposition.

Quelques jurisconsultes avaient pensé que le dommage devait, dans sa totalité, être réparti entre les deux navires, au marc le franc de la valeur de chacun d'eux.

Cette opinion fut proscrite : ce ne fut pas seulement pour éviter les difficultés et les erreurs dans les évaluations à faire, mais dans l'objet de suivre une régle plus juste, celle que le législateur avait entendu tracer. Chaque capitaine, présumé auteur du dommage, en devait la réparation; et, puisqu'il y avait deux auteurs de ce dommage, chacun des auteurs devait y contribuer pour l'exacte moitié.

Cette règle nous paraît énoncée dans le Code avec plus de précision; ce qui suffirait pour faire cesser toute difficulté.

Dans ces deux derniers cas, l'estimation des dommages est faite par experts.

Les distinctions que la loi établit sur ces diverses natures d'abordage, et sur leurs causes, sont sans

influence sur le droit du propriétaire de recourir contre ses assureurs.

Dans *l'abordage fortuit*, qui laisse le dommage à la charge du propriétaire, le recours contre l'assureur est pur et simple. Ce dernier doit l'indemniser de la perte causée par l'accident de force majeure.

Dans *l'abordage douteux*, comme il n'est pas certain que le dommage soit le résultat d'une faute humaine, il a, pour les assureurs, le même effet que l'abordage fortuit. Le propriétaire assuré se fait payer, par ses assureurs, la totalité du dommage souffert et mis à sa charge par la loi, qui est la moitié de ce qu'ont souffert le navire abordant et le navire abordé, et quels que soient l'effet et le résultat de l'inégalité du dommage survenu aux deux navires, sauf le recours de ses assureurs, subrogés à ses droits, contre le propriétaire de l'autre navire, débiteur de la moitié de la totalité du dommage, recours que les assureurs exercent à leurs risque, péril et fortune.

Néanmoins les assureurs doivent être admis à rapporter la preuve contre l'auteur de l'abordage; dans le cas où cette preuve est administrée, il n'y a plus lieu à faire supporter à chaque navire la moitié du dommage, dont la totalité retombe uniquement sur celui qui l'a causé.

Quelques exemples peuvent rendre plus facile l'intelligence de ces principes.

Le navire *le Jacques* est assuré; il aborde, ou est abordé par le navire *le Pierre* par événement fortuit, et dont l'auteur est inconnu; le dommage est à la charge des deux navires.

Le dommage souffert par le navire *le Jacques* est de 1,500 francs, celui supporté par le navire

le Pierre se trouve de 500 francs, ce qui fait en tout 2,000 francs, dont chaque navire doit supporter 1,000 francs.

Le propriétaire du navire *le Jacques* fait payer à son assureur le dommage de 1,500 francs qu'il a éprouvé, sauf à son assureur de poursuivre le propriétaire du navire *le Pierre* pour les 500 francs qu'il doit, outre le dommage qu'il a éprouvé dans l'accident.

Le propriétaire du navire *le Pierre* fait réparer par son assureur le dommage de 500 francs éprouvé par son navire, et lui fait en outre payer la somme de 500 francs qu'il doit au navire *le Jacques*.

S'il arrive que le navire *le Pierre* soit l'auteur connu de l'abordage, il est seul responsable du dommage qu'il a produit.

Dans ce cas, qui est celui de *l'abordage par faute ou de quasi-délit*, le navire *le Jacques* se fait payer les 1,500 francs de dommages qu'il a soufferts par son assureur, qui exerce, comme bon lui semble, son recours contre le propriétaire du navire *le Pierre* pour la totalité des 1,500 francs de dommages.

Dans les deux cas, l'assuré ne peut agir contre son assureur, qu'autant qu'il aura intenté son action contre le capitaine du navire *le Pierre* dans les délais et aux formes de droit. Ces délais sont fixés par les articles 435 et 436 ci-après.

Dans le dernier cas, encore, l'assureur du navire *le Pierre* ne doit rien au propriétaire de ce navire, parce qu'il ne répond pas de l'abordage occasioné par la faute du maître ou des mariniers, d'après les règles et les principes que nous avons exposés à l'article 351, page 270, à moins que, par la police, il ne se soit chargé de *la baratterie du patron*.

L'appréciation de la nature de l'abordage est nécessairement à l'arbitrage du juge qui doit se déterminer par les circonstances, par les enquêtes qu'il a ordonnées, et par les preuves qui lui sont soumises.

Nous devons nous abstenir de tracer des règles à cet égard, et dire seulement que l'usage en a, en quelque sorte, introduit qui peuvent servir à éclairer sa détermination.

Lorsque deux navires se présentent pour entrer dans un port de difficile accès, le plus éloigné doit attendre que le plus proche ait défilé. S'il y a abordage, la présomption est qu'il doit être imputé au dernier, à moins qu'il ne prouve qu'il n'y a aucune faute de sa part.

Le vaisseau qui sort du port doit faire place à celui qui y entre.

Celui qui sort du port le dernier doit prendre garde à celui qui est sorti peu avant lui.

Le capitaine d'un vaisseau en rade, qui veut faire voile pendant la nuit, est tenu, dès le jour précédent, de se mettre en lieu propre pour sortir sans aborder ni faire dommage à aucun de ceux qui sont dans la même rade.

Le vaisseau qui court à voiles déployées, doit en entier le dommage qu'il cause à celui qui, étant à la cape, ne peut se mettre à l'écart.

Celui qui se place mal dans le port, ou ne garde pas la distance prescrite, est censé en faute, auteur de l'abordage, et tenu du dommage.

Le navire, mal ancré ou amarré dans un lieu qui n'est pas destiné à cet effet, ou dont les câbles sont insuffisans, ou, enfin, laissé sans gardien, est aussi réputé en faute. Il l'est pareillement, lorsqu'il laisse ses ancres sans *gavitaux* ou *bouées*.

Les abordages produisent quelquefois des dommages aux marchandises qui se trouvent dans les vaisseaux.

Le propriétaire de la marchandise endommagée a son recours contre son assureur, qui demeure sans recours, lui-même, quand l'abordage est arrivé par *cas fortuit* ou par force majeure; mais il exerce le droit du propriétaire contre l'auteur du dommage quand il est connu, ou qu'il peut le faire connaître dans le cas d'un *abordage par faute ou de quasi-délit.*

L'assureur ne peut user de ce droit que lorsque le propriétaire de la marchandise a exercé l'action dans le délai fixé; et s'il l'avait négligée, l'assureur ne serait tenu de rien envers lui, comme nous l'avons déjà dit.

Lorsque la réclamation du propriétaire de la marchandise endommagée est fondée contre l'auteur de l'abordage, d'après les règles ci-dessus, il est indemnisé du dommage; mais, dans aucun cas, il n'entre en contribution pour les dommages causés par l'abordage. S'il est payé par son assureur, ce dernier est subrogé à ses droits, et peut les exercer à son lieu et place.

Les dommages causés par la navigation aux propriétaires des pêches et des madragues ne donnent aucune action à ces propriétaires, à moins qu'ils ne prouvent que le dommage a eu lieu par la faute ou la malice des gens de l'équipage.

La raison en est que, si, par le droit naturel, la mer appartient à tous les hommes, ainsi que le droit d'y pêcher, il est aussi permis à chacun d'y naviguer. Mais la liberté de la pêche est subordonnée à celle de la navigation, parce que l'intérêt général des hommes rend la navigation nécessaire,

tandis que la pêche n'intéresse que ceux qui s'y adonnent.

Dans les cas même où le navigateur en faute est tenu de la réparation du dommage, on se borne à estimer celui qui a été fait aux filets ou à la madrague, sans avoir égard aux poissons qui avaient été pris.

Nous avons dit à l'article 400 que, lorsqu'un capitaine coupe les câbles de son navire, à la clameur des équipages d'un autre navire, qui craignent de tomber sur lui, et pour éviter la perte des deux navires, le dommage et même la perte entière qui peut résulter de cette opération faite pour le salut commun des deux navires, constituent une avarie grosse, qui doit être répartie, aux termes de droit, entre les deux navires et leurs cargaisons.

Mais lorsque, pour éviter un naufrage imminent, on coupe les câbles d'un autre navire, on ne répond ni de ce dommage ni de ses suites, parce que, sans être coupable d'aucune faute, on a obéi à la plus impérieuse de toutes les lois, celle de la nécessité. Telle est la disposition de la loi 29, § 3, ff. ad leg. aquil. « *Labeo scribit, vi cum si ventorum navis impulsa esset in funes anchorarum alterius, et nautæ funes præcidissent, si nullo alio modo nisi præcisis funibus explicare se potuit, nullam actionem dandam.* Jugemens d'Oléron, art. 15. — Ordonnance de Wisburg, art. 27. — Loccenius, *lib.* 3, cap. 8, N° 12. — Elie Luzac, *sur Wolf*, § 3, tome 1, pag. 12.

C'est ce qu'Emerigon nous enseigne, tome 1, page 421.

Nous devons faire observer, en terminant cet article, que, lorsqu'un pilote est à bord d'un navire pour y exercer les fonctions du pilotage, il

a, de plein droit, le commandement du navire dont le capitaine est désinvesti, et, par suite, l'administration du pilotage est responsable des fautes qui peuvent être commises par le pilote dans l'exercice de ses fonctions.

C'est d'après ces principes que le tribunal de commerce de Marseille a, par jugement du 11 mai 1827, mis le capitaine Alvey hors d'instance et de procès sur une demande en abordage, en réservant au capitaine Vidal, plaignant, tous ses droits contre l'administration du pilotage.

Art. 408.

Une demande pour avarie n'est point recevable, si l'avarie commune n'excède pas un pour cent de la valeur cumulée du navire et des marchandises, et si l'avarie particulière n'excède pas aussi un pour cent de la valeur de la chose endommagée.

L'article 49 du titre 6 de l'ordonnance a fourni la matière du présent article. Il portait : « On ne pourra faire aucune demande d'avarie si elle n'excède pas un pour cent. »

Quoique les termes du Code ne soient pas ceux de l'ordonnance, la disposition est la même. Ainsi, il faudrait en conclure, sans hésiter, qu'on doit l'entendre aujourd'hui comme elle l'était sous l'ordonnance.

Cependant nous ne devons pas taire les difficultés qui sont survenues après la promulgation du Code, et notre devoir est de tâcher de les éclaircir.

Ces difficultés prennent leur source uniquement dans la transposition que les auteurs du Code ont faite en insérant au titre, *des avaries*, la disposition qui, dans l'ordonnance, se trouvait au titre *des assurances*.

Elle consiste à savoir si la disposition est générale, et doit être appliquée dans tous les cas, que les avaries soient à régler entre les chargeurs et le navire et le fret, ou qu'il s'agisse seulement du recours de l'assuré contre son assureur?

Sous la jurisprudence de l'ordonnance, cette question était fixée, et l'application de la disposition n'avait lieu que dans les réglemens entre l'assuré et l'assureur. Voici comment s'exprime Emerigon à cet égard.

« La disposition de l'article 47 n'a lieu qu'entre « l'assuré et ses assureurs; mais si le ballot, dont « j'ai parlé tantôt, était jeté à la mer *pour le salut « commun*, ce serait une avarie grosse dont la ré« partition devrait être faite entre le navire et tous « les intéressés au chargement, quoique la perte ne « montât qu'à un pour cent de la totalité du « chargé. »

Il est donc bien constant qu'alors la disposition n'avait d'application qu'entre l'assuré et son assureur, et n'en recevait pas dans un réglement d'avarie entre les chargeurs et la moitié du navire et du fret.

Ce système doit-il être modifié sous l'empire du Code de commerce?

La seule raison de ce changement serait que les auteurs du Code ont intercallé dans le titre *des avaries* la disposition qui se trouvait, dans l'ordonnance, au titre *des assurances*.

Quoique ce changement, au premier aperçu, puisse faire quelque impression, il ne faut pas se

laisser aller à ce premier mouvement, mais examiner si c'est avec intention que les auteurs du Code ont opéré ce changement.

Rien ne l'annonce.

Si telle avait été leur volonté, ils l'auraient annoncé. Ils connaissaient l'application que les tribunaux faisaient de l'article 47 de l'ordonnance, et ils n'eussent pas manqué de la réformer explicitement. Nous voyons, au contraire, que l'orateur du gouvernement, en présentant la loi sur le commerce maritime, annonce que c'est plutôt une nouvelle rédaction de l'ordonnance qu'une loi nouvelle, et qu'on y reconnaîtra l'esprit et le plus souvent les termes de l'ordonnance de 1681.

Les auteurs du Code, soit qu'ils l'aient cru utile ou seulement indifférent, ont réuni sous le titre *des avaries* des dispositions concernant les seuls rapports qui existent entre l'assuré et son assureur; l'article 409 en fournit la preuve incontestable, et la disposition de l'article 408 conserve le caractère qu'elle avait sous l'ordonnance par sa rédaction, nous pouvons dire vicieuse, puisqu'il y est question des avaries particulières, dont les assureurs seuls sont passibles, en même temps qu'il est question des avaries communes.

Si, d'une part, la transposition est justifiée par la volonté du législateur d'insérer au titre des avaries ce qui concerne exclusivement les rapports de l'assuré avec son assureur; si la disposition, par les expressions qui la constituent, conserve le même caractère qu'elle avait sous l'ordonnance, il faut reconnaître que la transposition d'un titre à l'autre ne doit opérer aucun changement dans la jurisprudence qui nous régissait.

Nous disons que la rédaction est vicieuse, et

M. Emile Vincens (1) l'avait dit avant nous. « Le Code porte qu'aucune réclamation ne sera admise, si elle n'excède un pour cent; mais cet article, dans l'ordonnance, était placé au titre *des assurances*, et ne s'entendait que de l'assuré à l'assureur; ici il est reporté au titre *des avaries;* il est devenu général, et semble embrasser la réclamation des avaries du capitaine sur les propriétaires des marchandises; mais il s'est élevé des plaintes contre ce changement. On demande pourquoi un capitaine ou son propriétaire, sur une cargaison de 300 ou 500 mille francs, doit perdre de son argent 3,000 ou 5,000 francs de mâts, câbles ou chaloupes, s'il les avait régulièrement sacrifiés pour le salut commun? On voit, au reste, que la rédaction est faite pour les assureurs. Il est question d'avarie tant commune qu'ordinaire, et le capitaine qui souffre une avarie simple n'a rien à demander à personne. Enfin *cette rédaction est encore inexacte* : on y parle de l'avarie commune n'excédant pas un pour cent *du montant de la cargaison du navire et du fret*; or, on vient de voir que sur le navire et le fret, *ce n'est que* LA MOITIÉ *de leur valeur* qui compte dans les avaries. »

Quoique M. Emile Vincens s'occupe plutôt de l'examen critique du Code que d'en expliquer la législation, il ne manque pas de dire qu'on voit que la rédaction de cet article est faite pour les assureurs, qu'il est conforme à la disposition de l'ordonnance, sous laquelle elle ne s'entendait que de l'assuré à l'assureur.

---

(1) Examen critique du Code de commerce, tom. 3, pag. 195.

M. Pardessus entend la disposition comme nous; voici comment il s'exprime : « La première obligation que contracte quiconque charge des marchandises sur un navire, est d'en faire le sacrifice, s'il est nécessaire au salut commun ; la seconde que si ce sacrifice porte sur d'autres propriétés, ce qu'il a chargé contribuera proportionnellement à indemniser ceux qui en auront souffert.

«Aucune stipulation n'est nécessaire à cet égard; elle résulte de la nature, nous pourrions presque dire de l'essence du contrat de charte partie; chaque affréteur s'y soumet en plaçant des marchandises sur le navire, en quelque lieu et à quelque époque qu'il en fasse le chargement, et le fréteur, à son tour, y oblige le navire. On ne pourrait y déroger, parce que les conséquence d'une telle convention seraient d'inspirer à chacun un égoïsme qui, l'éloignant de tous sacrifices dont il n'aurait pas l'espoir d'être indemnisé, compromettrait le salut du navire et du chargement, dans les dangers de la navigation.

«Peu importe à quelle somme s'élève la perte de celui qui a souffert. Ce n'est point ici le cas d'appliquer la règle, dont il sera question dans la suite, qui ne permet de demander d'avarie que lorsqu'elle s'élève à une certaine quotité. Cette règle se rattache aux rapports existans entre ceux qui souscrivent les contrats à la grosse et d'assurance et les chargeurs, et n'a pour objet que de décider, en cas de silence de leur part, un point sur lequel ils sont libres de faire telle convention qu'ils jugent à propos. »

On voit que M. Pardessus a exposé le principe dans toute sa pureté, et il ne s'est livré à aucune

discussion parce qu'il n'a pas eu connaissance de la difficulté que nous nous cherchons à éclaircir.

Nous croyons devoir ajouter quelques réflexions à celles des auteurs estimables que nous venons de citer.

Il ne faut pas être surpris que le législateur ait posé des limites au droit naturel que l'assuré a de recouvrer de son assureur le paiement des dommages ou avaries qu'éprouvent les objets assurés, soit par détérioration corporelle, soit par contribution aux avaries grosses.

Il a dû voir en grand et prohiber des répétitions dont le recouvrement cause autant et plus de perte par les frais de justice, que le dommage lui-même. Limiter l'action en indemnité contre l'assureur, lorsque le dommage ne s'élève pas à un pour cent, c'est débarrasser le commerce de formalités de justice onéreuses, et dont les frais s'éleveraient presque toujours à l'égal des dommages réclamés. C'est tarir, à la source, au moins la moitié du dommage que le commerce éprouverait dans cette partie. Le législateur a dû adopter d'autant plus volontiers cette mesure générale, qu'il est permis aux parties intéressées de s'y soustraire, ce qu'au surplus elles ne font pas ; ce qui démontre la bonté de la mesure. Bien loin que les conventions dérogent à ce principe, on voit au contraire qu'elles l'étendent, et, comme on l'a vu dans les modèles de police imprimés que nous avons fait connaître, la franchise d'avarie est toujours de trois pour cent au moins, et quelquefois elle va jusques à quinze et vingt pour cent suivant la nature des marchandises.

Il n'en est pas de même dans le cas des avaries grosses : il faut alors examiner la question sous un

5.

autre point de vue. Il s'agit d'indemniser celui qui, par le sacrifice volontairement fait de sa chose, a sauvé le navire et la cargaison de la perte dont ils étaient menacés. L'équité et le droit commun veulent que les propriétaires des objets sauvés indemnisent le propriétaire de l'objet sacrifié, quelle qu'en soit d'ailleurs la valeur. Ce vœu de la justice et de la loi est la conséquence naturelle de la communion d'intérêts qui, unissant pendant le voyage maritime, les propriétaires du navire et ceux de la cargaison, les soumet à la réparation, à frais communs, des pertes éprouvées dans l'intérêt de tous.

Ce principe ne souffre d'exception que dans le cas où le sacrifice volontaire ne sauve pas le navire, comme nous le verrons ci-après à l'article 423. Cette exception disparaît même, suivant l'article 424, si le navire est sauvé par le sacrifice, et s'il vient à se perdre ensuite et qu'il y ait sauvetage des effets soumis à la contribution et qui y sont tenus, dans ce cas, sur le pied de leur valeur actuelle, après le sauvetage.

Mais il ne s'agit pas seulement d'équité et de justice. Le texte de la loi est précis, les articles 401, 402 et 417 du Code contiennent les règles à suivre en cas d'avarie commune, entre les divers intéressés au navire et à la cargaison, et le législateur y prescrit, sans aucune restriction, la répartition du dommage sur la valeur cumulée des marchandises et *de la demi du navire et du fret*

L'article 408 est d'autant moins applicable à l'espèce, qu'outre qu'il énonce *inexactement*, comme nous l'avons déjà fait observer, *la valeur cumulée des marchandises et du* NAVIRE, sans parler du fret, bien que la règle à suivre soit de faire contribuer *la totalité des marchandises et la* MOITIÉ *du navire et*

du FRET, et qu'il n'indique point la valeur d'après laquelle la fin de non-recevoir sera acquise, ou, en d'autres termes, la valeur à l'époque du départ et celle à l'époque de l'arrivée.

Ne serait-ce pas blesser la morale que de faire produire à la loi des effets injustes ? Ce serait pourtant la conséquence forcée du système qui appliquerait aux avaries grosses la disposition que nous examinons.

Il faut conclure de ce qui précède, qu'il n'est pas de cas possible où le chargeur d'un objet sacrifié au bien commun, puisse être déclaré sans action contre d'autres chargeurs dont les marchandises n'ont dû leur salut qu'à ce sacrifice. Pour que la loi l'entendît ainsi, il faudrait qu'elle fût immorale. Elle aurait pour but de placer les capitaines entre leur intérêt personnel et la conscience de leurs devoirs et elle les exposerait à la tentation de laisser périr leurs navires et leurs cargaisons, ou d'augmenter sciemment, et sans nécessité, les dommages.

Ceux qui ont embrassé le système contraire, n'en ont pas d'ailleurs aperçu tous les inconvéniens.

En matière d'avarie grosse, le propriétaire d'un navire et de sa cargaison, dont la valeur peut être fort élevée, augmentée encore par le prix des marchandises chargées à fret, peut se trouver dans une position fâcheuse, parce que les matières contribuables peuvent avoir dans leur ensemble une grande valeur. La moitié du navire et du fret d'une part, et le montant total du chargement peuvent souvent présenter, dans leur ensemble, une valeur de trois à cinq cent mille francs, et même davantage. Sera-t-il juste que l'armateur ait sacrifié des

mâts, des câbles et des voiles pour le salut commun, jusques à concurrence de trois et de cinq mille francs et même davantage, sans obtenir aucun recours contre les propriétaires du chargement ni contre ses assureurs?

Le chargeur, sur un pareil navire, qui n'a de marchandises que pour une somme de trois mille francs, s'il arrive que sa marchandise seule ait été jetée à la mer pour opérer le salut commun, sera sans recours contre les autres intéressés, et perdra son avoir en entier, s'il n'est pas assuré. S'il est assuré et rempli de ses droits par son assureur, à l'aide de l'action en délaissement, son assureur, subrogé à ses droits, ne pourra exercer aucune action contre les autres intéressés dont les propriétés ont été sauvées par le jet?

Il ne faut pas supposer que les auteurs du Code n'auraient pas aperçu les conséquences de l'innovation qu'on leur prête. Il est plus naturel de croire qu'ils ont conservé religieusement la disposition de l'ordonnance.

L'explication de la disposition, comme nous l'entendons, a été faite par le tribunal de commerce de Marseille, dans la cause du capitaine Almgreem, contre le sieur Bouisson aîné, affréteur du brick suédois *Fortuna*, par jugement du 1er février 1824.

Le capitaine, dans son voyage de Marseille à Smyrne, avait jeté l'ancre au mouillage de Naxos. Dans un coup de vent, dont la violence faisait dériver le navire avec le plus grand danger, et après en avoir délibéré avec son équipage, il avait fait couper le câble à soixante brasses de l'ancre et l'avait abandonné à la mer, pour le salut commun du navire et de la cargaison.

Ce dommage fut estimé à 772 francs 80 centi-

mes, dont le capitaine demandait la répartition sur une somme de 153,978 francs 05 centimes, valeur du chargement de la moitié du navire et du fret.

L'affréteur refusait sa contribution, sous le prétexte que l'avarie n'arrivant pas à un pour cent n'était pas exigible.

A l'article 333, nous avons examiné diverses questions relatives aux avaries, dans le cas où la police d'assurance contient plusieurs contrats, soit à raison de la matière et des personnes, ou même par l'effet de la convention, lorsque les parties conviennent de diviser le contrat par sommes de cinq en cinq mille francs, plus ou moins.

Nous avons été conduits à établir, qu'en toute absence de division, soit à raison de la matière, des personnes et de la convention, l'avarie n'est exigible, aux termes de la loi ou de la convention, que lorsqu'elle excède un pour cent, ou le taux convenu sur la valeur des objets susceptibles d'assurances et assurés en tout ou en partie.

Mais nous avons établi aussi que, dans le cas de division, lorsque l'avarie sur l'un des objets divisés excède un pour cent sur son montant, elle est nécessairement exigible.

Nous n'avons pas examiné alors une question qui, depuis, a été soumise au tribunal de commerce de Marseille, et qui nous a paru digne de fixer notre attention.

Un chargement de 238 balles de laine est effectué, dans le Levant, sur un bâtiment qui arrive à Pomègue, rade ou espèce de port où les navires font leur quarantaine. Peu après son arrivée en ce lieu, 202 balles de laine sont déchargées et conduites par des allèges aux Infirmeries, local atte-

nant Marseille, lieu de destination, où elles subissent la purge nécessaire pour leur purification.

Dans ces circonstances, et avant d'avoir opéré d'autre déchargement, le navire éprouve une tempête épouvantable, qui produit une avarie commune considérable qui sera répartie entre le chargement et la moitié du navire et du fret.

Des assurances avaient été faites sur ces laines pour 30,000 francs, prix auquel elles avaient été évaluées, avec la condition de franc d'avaries jusques à dix pour cent et pour ne payer que l'excédant.

Il est procédé à un réglement d'avaries, entre le capitaine et les consignataires. Le tribunal décide que les 202 balles laine mises à terre avant l'événement qui a donné lieu à l'avarie commune, ne supporteront aucune contribution ainsi que le fret acquis sur ces laines.

La répartition de l'avarie est faite sur le surplus du chargement, sur le surplus de la moitié du fret, et sur la moitié du navire. La contribution s'élève à 74 francs 82 centimes pour cent. Le propriétaire des laines y contribue sur ce pied pour les 36 balles laine qui avaient resté à bord, et qui étaient d'une valeur de 4,000 francs, ce qui élève sa contribution à 2,992 francs 80 centimes.

Il demande à son assureur le remboursement de cette somme, sous la déduction de 400 francs, dixième de la valeur des 36 balles laine qui avaient contribué.

L'assureur répond que la demande en remboursement est fondée, mais qu'il n'y a pas lieu, parce qu'il faut déduire, aux termes de la police d'assurance, 3,000 francs pour le dixième de franchise stipulée, ce qui ne se peut sur 2,992 francs 80 cen-

times; que la déduction doit être opérée sur les 30,000 francs du montant de la police d'assurance et non sur les 4,000 francs qui restaient sur le navire, au moment de l'accident.

Le tribunal a pensé que le contrat d'assurance est un contrat de droit étroit; que les conditions qui y sont arrêtées forment la loi des parties; qu'elles doivent être prises à la lettre et dans leur application naturelle; que la police contenant une évaluation de 30,000 francs des objets assurés et une franchise d'avarie de dix pour cent et pour ne payer que l'excédant, l'assureur ne doit payer, et l'assuré ne peut répéter, que l'excédant de dix pour cent sur les 30,000 francs du montant de l'assurance; que la circonstance du débarquement des 202 balles laine au lazaret (encore au risque de l'assureur), les ayant affranchis de la contribution par l'effet des règles qui établissent les rapports entre le capitaine et les consignataires, est sans effet dans le réglement à faire entre l'assuré et l'assureur, la réalisation d'un accident heureux qui doit profiter à l'assureur par suite du contrat aléatoire qu'il a souscrit.

En conséquence, le tribunal a rejeté la prétention de l'assuré.

Cette décision nous paraît conforme aux principes.

Elle nous ramène à l'observation que nous avons faite que, lorsque les assurés dérogent aux droits que la loi leur attribue, ils n'ont de reproches à faire qu'à eux-mêmes, et qu'ils doivent prévenir l'amertume de leurs regrets, par la précaution de diviser les assurances qu'ils font de manière à ne pas exposer trop leur fortune.

Sous le régime de l'ordonnance, quelques abus, dans un sens contraire, s'étaient introduits.

Nous avons vu, quelquefois, admettre des avaries dont le montant réel ne s'élevait pas à un pour cent, par la raison que les frais de justice, faits pour en obtenir le réglement, cumulés avec l'avarie, excédaient ce taux. Cela ne nous a jamais paru fondé.

Les auteurs du Code ont bien fait, à cet égard, de substituer une nouvelle rédaction à l'ancienne, en ajoutant, *de la valeur de la chose endommagée.* Puisqu'il faut que l'avarie excède un pour cent de la valeur *de la chose endommagée*, il n'est plus permis de supposer que l'avarie devient exigible, lorsqu'elle excédera un pour cent au moyen des frais de justice.

Nous avons donné la preuve de l'usage où l'on est aujourd'hui de déroger à cette disposition de la loi, en offrant à nos lecteurs un modèle des polices imprimées les plus en usage.

Il faut remarquer, dans ces clauses dérogatoires, une condition aggravante pour l'assuré.

Aux termes du droit, exprimé dans le présent article, les avaries qui ne s'élèvent pas à un pour cent ne sont pas exigibles; mais, lorsqu'elles excèdent ce taux, elles le sont dans la totalité de leur montant. Aujourd'hui, la clause conventionnelle, qui remplace la disposition de la loi, énonce clairement que les avaries ne seront pas exigibles au-dessous du taux fixé, et, lorsqu'elles le seront, l'assureur ne paiera que l'excédant de ce taux.

Par ce moyen, outre la franchise plus étendue qu'attribue la convention, l'assuré éprouve inévitablement la retenue d'une portion de l'avarie à concurrence du taux fixé.

Il ne nous appartient pas de louer ou de blâmer ce qui tient à la convention, et par conséquent à la libre volonté des parties contractantes; mais cette libre volonté nous paraît restreinte jusques à un certain point, lorsque des compagnies d'assurance, honorées et recherchées, présentent un contrat tout fait, qu'il faut adopter ou refuser.

Nous devons rappeler ici ce que nous avons dit à l'article 333, des polices d'assurances complexes ou contenant plusieurs contrats.

Dans ces polices, le montant de l'assurance faite n'est d'aucune considération, pour connaître si l'avarie excède le taux convenu, il se règle d'après le montant particulier de chaque contrat séparé compris dans le contrat général : ce que nous allons rendre plus sensible, en reprenant l'exemple proposé, page 99 du précédent volume.

Par une seule police d'assurance de 10,000 francs, dix parties de marchandises différentes, pour des intéressés différens, dont chacune est de 1,000 fr., ont été prises en risque par un seul assureur.

Dans leur ensemble, ces marchandises ont éprouvé une avarie de 99 francs.

Si l'assurance était faite dans son ensemble et pour le même compte, sans division, l'avarie ne serait pas exigible, parce qu'elle ne s'éleverait pas à un pour cent.

Pour savoir si elle est exigible, il faut voir à combien elle s'élève sur chaque partie séparée de 1,000 francs.

Et, par exemple :

Les cafés de la marque A ont une avarie de		11 fr.
Les sucres de la marque B	id.	11
Le poivre de la marque C	id.	11
Les indigos de la marque D	id.	11

Les cochenilles de la marque E id.	11
Le group de la marque G n'a pas d'avarie	00
Les vins de la marque H ont une avarie de	11
Les avaries de la marque J s'élèvent à	11
Celles des eaux-de-vie de la marque K à	11
	99

Dans l'hypothèse proposée, l'avarie est due en totalité par l'assureur, parce que chaque partie de marchandise assurée séparément, quoique par un seul contrat qui les comprend toutes, aura éprouvé une avarie excédant un pour cent.

Si les avaries sont plus variées sur les diverses parties de ces marchandises, la même règle n'en reçoit pas moins l'application la plus facile.

Toutes les parties de marchandises, qui auront éprouvé plus de dix francs d'avarie, présenteront un dommage exigible contre l'assureur ; toutes celles qui ne s'élèveront pas au-dessus de dix francs, ne seront pas susceptibles de réclamation.

L'application de la règle, par l'exemple que nous venons d'en donner, est facile à saisir, et l'on conçoit facilement que si le commissionnaire, qui avait dix ordres différens à faire couvrir, l'a fait par une seule police, au lieu de le faire par dix, l'assuré *pour compte*, qui éprouve onze francs de perte sur les 1,000 francs qui le concernent, ne peut pas être la victime de ce que d'autres intérêts ont été compris dans la même police, puisqu'ils lui étaient absolument étrangers.

La règle que nous venons d'établir s'applique à la franchise conventionnelle comme à la franchise légale.

Ainsi, si, par la convention, l'avarie, pour être

exigible, doit excéder trois pour cent, elle ne peut être demandée, si elle n'excède trente francs. Au cas d'une franchise de cinq pour cent, il faut qu'elle s'élève à plus de cinquante francs. Et si, dans l'un et l'autre cas, la convention porte, *et pour ne payer que l'excédant,* l'assureur n'aura à payer de l'avarie survenue, que ce qui excédera trente francs ou cinquante francs.

Le législateur a dû mettre des bornes au recouvrement des avaries alors qu'elles sont de si peu d'importance, que les frais de réglement pourraient souvent s'élever au-dessus de l'avarie elle-même, et que le plus léger dommage, augmenté des frais de justice, finirait par absorber toutes les primes, et réduirait l'assureur à l'impossibilité de faire face au paiement des pertes, ce qui serait contraire à l'intérêt général du commerce onéreusement surchargé de frais de justice.

Cependant lorsque, dans un seul et même intérêt, un armateur possède une cargaison très-riche, la franchise d'un pour cent l'expose à une perte, sans recours, qui peut être de quelque importance. Ce danger devient plus grand et même très-grave, lorsque la convention étend la franchise au-delà du taux de la loi, en la portant à 3, 5, 10, 15 et jusques à 20 pour cent.

Dans une assurance de 300,000 fr., où il y a stipulation de franchise de vingt pour cent, l'assuré est exposé à éprouver une perte de 60,000 fr. sans recours contre ses assureurs, et l'on doit convenir que l'assuré qui souscrit, sans réflexion, à de pareilles conditions, manque de prudence. Il paie une prime quelquefois importante, et il s'expose à être sans recours pour un dommage de 60,000 fr. sur une propriété de 300,000 fr.

Les auteurs de l'innovation sur les franchises légales n'ont pu se dissimuler cette importante vérité, et nous conviendrons qu'ils se sont prêtés, de bonne grace, à une autre innovation, qui tempère plus ou moins les rigueurs de l'exagération conventionnelle de la franchise.

Ils adoptent, en général, une condition par laquelle, en cas d'avarie sur les vins, eaux-de-vie et autres liquides, elles seront réglées par séries de vingt en vingt fûts, de cinq en cinq pièces, plus ou moins, par ordre de numéros, à défaut par rang d'arrimage, — sur les marchandises sèches par capitaux de cinq en cinq mille francs, en admettant le réglement par marques, lorsque sur ces mêmes marchandises il y a des marques distinctes. Enfin ils admettent encore la subdivision lorsqu'il y a avarie corporelle sur des marchandises sujettes, par leur nature, à des retenues différentes.

Nous ne nierons pas l'efficacité de ce palliatif, il rassure, jusques à un certain point, l'assuré qui se soumet aux franchises conventionnelles qu'on exige aujourd'hui.

Sur une avarie de soixante mille francs, que la convention aurait laissée à la charge de l'assuré, ce dernier peut en rattraper le quart, la moitié ou les trois quarts, suivant l'événement et le plus ou moins d'intelligence qu'il aura mise à établir la division et la subdivision de la marchandise, par marques, qualité et quotité des sommes divisées.

Cependant ce palliatif est insuffisant: l'augmentation de la franchise légale est nécessairement dans tous les contrats, puisqu'elle fait partie des clauses imprimées, et l'innovation qui en tempère la rigueur n'existe que lorsqu'elle est écrite à la

main et de la manière dont on en convient, lorsque l'assuré l'exige.

L'assuré mal avisé, ou qui n'a pas une instruction suffisante sur ces matières, est exposé à être privé du palliatif, par cela seul qu'il n'aura pas pensé à le demander, et ne manque jamais d'accorder la franchise conventionnelle imprimée dans le contrat.

C'est aux assurés que cela intéresse, d'être éveillés sur leurs intérêts et de garantir leur fortune autant qu'ils le peuvent.

Cet état de choses nous inspire une réflexion naturelle, c'est que, quelque intelligent que soit un armateur, et bien qu'il ait le droit de traiter directement et par lui-même de ses assurances, avec des compagnies ou des assureurs particuliers, il ne doit jamais négliger l'intermédiaire d'un notaire ou d'un courtier digne de sa confiance, quand il veut prendre des assurances. Cette négligence peut lui être bien funeste. L'officier public accoutumé à débattre les intérêts qui lui sont confiés, manquerait à ses devoirs s'il négligeait les précautions convenables dans les intérêts qu'il dirige : il est bien rare qu'il y manque, ne fût-ce que par habitude ; d'ailleurs ses moyens de succès sont dans sa vigilance et dans les bons conseils qu'il doit être en état de donner à ses cliens.

Nous croyons superflu de nous étendre davantage sur les conséquences de cette dernière innovation dont les avantages seront facilement appréciés par tous ceux qui entendent cette matière. Il s'agit seulement, pour les assurés, de ne pas négliger d'en faire leur profit.

Un arrêt de la cour de cassation, du 16 du présent mois de juillet 1827, parvient à notre connais-

sance par la feuille maritime du Hâvre. Son importance nous porte à l'insérer à la fin du présent article, quoiqu'il fût mieux placé dans nos observations sur l'article 216 ou 234 quenous avons publiées depuis long-temps.

Nous devons justifier les opinions que nous avons émises sur les articles précités et que les doctrines de cet arrêt frondent de fond en comble. Nous le ferons avec la fermeté qui appartient à la conviction et avec le respect que nous devons à une cour composée de l'élite de la magistrature.

Voici les événemens qui ont donné lieu à cet arrêt.

Le navire le *St.-Joseph* appartenant à MM. Mercier père et fils, de Cette, commandé par le capitaine Tounan, est affrété par les sieurs Walfrand et autres, négocians de Marseille, pour un transport de marchandises au prix convenu.

Le navire éprouve du mauvais temps et des tempêtes ; il est obligé de relâcher à Gibraltar.

Le capitaine fait radouber le navire, et, pour faire face à cette dépense, ne trouvant pas à emprunter à la grosse, après avoir rempli les formalités prescrites par l'article 234, il fait vendre des marchandises jusques à concurrence de ses besoins.

De retour à sa destination, on procède au réglement des avaries grosses et particulières ; il en résulte que déduction faite de la quotité proportionnelle que les chargeurs doivent supporter, il leur reste dû une somme de 30,211 fr. 22 centimes, à la charge du navire radoubé et comme avarie particulière le concernant.

Les chargeurs demandent le paiement de cette somme à MM. Mercier père et fils, propriétaires du

navire, et débiteurs par l'emploi fait pour les réparations de leur navire.

Ceux-ci conviennent qu'ils sont débiteurs; mais ils offrent de se libérer par l'abandon du navire et du fret, aux termes de l'article 216 qui les y autorise.

Ces offres sont refusées.

Jugement du tribunal de commerce de Marseille qui les déclare bonnes et valables, et déboute les chargeurs de leur demande.

Sur l'appel, arrêt confirmatif de la Cour royale d'Aix du 26 mars 1825.

Pourvoi en cassation.

Arrêt du 16 juillet 1827.

« Vu les articles 1998, 2092 du Code civil, 216, « 234 et 298 du Code de commerce;

« Considérant que l'article 234 du Code de com« merce porte: que, si, dans le cours du voyage, il « y a nécessité de radoub, le capitaine peut vendre « des marchandises jusques à concurrence de la « somme que les besoins constatés exigent, et que « les propriétaires ou le capitaine qui les représente, « tiendront compte des marchandises vendues d'a« près le cours des marchandises de même valeur « et qualité, à l'époque de son arrivée;

« Que cette obligation directe et personnelle des « propriétaires qui seraient tenus de rembourser « au capitaine le prix desdites marchandises, s'il « en avait tenu compte aux chargeurs, est la con« séquence du mandat que le capitaine a exécuté « conformément au pouvoir qui lui a été donné;

« Que cette même obligation personnelle de payer « les marchandises vendues par le capitaine pour « les besoins constatés du navire, avait été imposée

« aux propriétaires à toutes les époques de la législation du commerce maritime;

« Qu'elle l'était par la loi première, ff. *de exercitoriâ actione*, §§ 5, 7 et 17, et dans les articles 19 et 20 du livre 2 de l'ordonnance de 1681, au titre « *du Capitaine*, suivant lesquels, de même qu'en « l'article 216 du Code de commerce, le capitaine « n'était obligé personnellement au paiement du « prix des marchandises vendues, que s'il en avait « vendu sans en avoir fait constater la nécessité;

« Que cette obligation personnelle est d'ailleurs « conforme aux règles du droit maritime, qui veut « que les avaries particulières, au nombre des- « quelles sont les dépenses faites pour le navire, « soient supportées *et payées par les propriétaires* « de la chose qui a occasioné la dépense; (articles « 403 et 404 du Code de commerce);

« Considérant qu'il n'existe dans le Code de com- « merce aucune disposition explicite par laquelle, « en dérogeant à l'article 2092 du Code civil, les « propriétaires de navire aient été dispensés de « remplir, sur leurs biens mobiliers et immobiliers, « présens et à venir, les engagemens contractés pour « eux, par le capitaine, envers les chargeurs, dans « les termes de son mandat;

« Et qu'à défaut d'un texte précis, qui eût été « nécessaire pour autoriser une semblable dispense, « la Cour royale n'a pas dû appliquer à l'obligation « résultante de l'article 234 l'exception créée par « l'article 216, dans lequel, après avoir ordonné « que le propriétaire serait civilement responsa- « ble des faits du capitaine, le législateur ajoute: « — *La responsabilité cesse par l'abandon du na-* « *vire et du fret;*

« Qu'en effet cette application est inadmissible « sous tous les rapports ;

« 1° Parce que les exceptions sont de droit étroit, « et que les tribunaux ne peuvent jamais, à l'aide « d'inductions et de raisonnemens plus ou moins « spécieux, étendre une exception faite par la loi, « au-delà du cas qu'elle a littéralement prévu ;

« 2° Parce qu'il est évident qu'il n'y a nulle ana- « logie entre l'obligation imposée aux propriétaires « dans l'article 234 d'acquitter leurs propres enga- « gemens, pris pour eux *par le capitaine qui les* « *représente*, et celles que l'article 216 leur impose « de répondre civilement de ce qui est dû par le « capitaine *personnellement*, sans aucun recours « contre les propriétaires;

« 3° Parce que le sens et la valeur des expres- « sions employées dans l'article 216, sont détermi- « nés par l'article 1384 du Code civil, et ne s'en- « tendent que de la responsabilité des dommages « causés par les préposés dans les fonctions aux- « quelles ils ont été employés, ce qui n'a aucun « rapport avec l'obligation du mandant d'exécuter « les engagemens contractés par le mandataire, « conformément au pouvoir qui lui a été donné;

« 4° Parce qu'en réunissant l'article 216 à l'article « 217, avec lequel il est lié par l'adverbe *toutefois*, « on voit que, dans l'un comme dans l'autre article, « il n'est question que de la responsabilité du dom- « mage causé ou par le capitaine ou par les militaires « embarqués sur le navire, avec cette seule diffé- « rence, qu'à l'égard des faits du capitaine qui ont « causé le dommage, les propriétaires ne peuvent « faire cesser la responsabilité que par l'abandon « du navire et du fret, tandis qu'ils ne sont res- « ponsables du dommage causé par les militaires,

« qui sont sur le navire, ou les équipages, que
« jusqu'à concurrence de la caution qu'ils ont dû
« donner ;

« 5° Parce que de l'article 298, portant qu'il sera
« tenu compte aux chargeurs du prix des marchan-
« dises vendues, *même si le navire se perd*, il ré-
« sulte que le navire et le fret ne sont pas, comme
« dans le cas où il n'y a lieu qu'à une responsabilité
« du dommage causé par le capitaine, affectée
« seule au paiement desdites marchandises, et que
« relativement à cette dette individuelle, ainsi que
« l'a qualifiée l'orateur du gouvernement, les pro-
« priétaires ont été laissés sous l'empire du droit
« commun ;

« Considérant qu'à tant de preuves géminées de
« l'impossibilité d'étendre à l'article 234 l'exception
« créée par les cas prévus par l'article 216, la Cour
« royale a opposé que l'article 216 *était conçu dans*
« *des termes tellement absolus et généraux*, *qu'ils*
« *embrassent nécessairement tant les actes légitimes*
« *que les fautes du capitaine ;*

« Qu'à l'appui de cette supposition, elle a cité la
« loi 218, ff. (*de verb. signif.*) ainsi conçue : *ver-*
« *bum* FACERE *omnem omnius faciendi causam com-*
« *plectitur, dandi, solvendi, numerandi, judicandi,*
« *ambulandi ;*

« Mais que c'est précisément parce que ce mot
« *fait*, pris isolément, n'a pas de valeur fixe et dé-
« terminée, qu'on ne peut pas lui en donner d'au-
« tre que celle qu'il reçoit de son rapport avec l'ob-
« jet relativement auquel il est employé ;

« Qu'ainsi dans l'article 216, qui a pour objet de
« rendre les propriétaires responsables des faits du
« capitaine, ces faits ne peuvent s'entendre que de

« ceux qui, suivant la loi, donnent lieu à la respon-
« sabilité;

« De même que dans la loi *de exercitoriâ actione*, « où il est dit encore, en termes plus absolus, § 5, « *omnia facta magistri debet præstare is qui eum* « *proposuit;* Ulpien enseigne au § 7 que néanmoins « le préteur n'accorde pas action contre les pro- « priétaires pour toutes sortes de causes, mais seu- « lement pour ce que le capitaine a fait dans les « limites de son mandat. *Non autem ex omni causâ* « *prætor dat in exercitorem actionem, sed ejus rei* « *nomine, cujus ibi propositus fuerit, id est, si in* « *eam rem propositus sit,.. ut puto... si quid refi-* « *ciendæ navis causâ contractum vel impensum* « *est;*

« Considérant enfin que, si l'on a pu craindre que « le capitaine compromît par ses fautes, délits ou « quasi-délits, *la fortune de terre* des propriétaires, « et par ce motif limiter leur responsabilité, ce mo- « tif n'existe pas lorsque le capitaine ne contracte « que les engagemens reconnus nécessaires pour la « conservation du navire, et tels que les proprié- « taires auraient dû les contracter eux-mêmes; dans « ce dernier cas la justice exige qu'ils acquittent, « *pour le tout*, les engagemens du capitaine. La loi « de *exercitoriâ et institoriâ actione*, relative aux « actions navales, fournit un exemple de la diffé- « rence qu'il convient de faire entre ces diverses « obligations, *ex contractibus servorum quamvis de* « *peculio duntaxat domini teneantur, de eo tamen* « *quod in eam rem eorum versum est, etiam in* « *solidum convenire posse, dubium non est;*

« Considérant que de tout ce qui précède il ré- « sulte qu'en déclarant valables et libératoires les « offres d'abandon du navire et du fret faites par

« les sieurs Mercier, et en déboutant Walfrand « Puget et consorts du surplus de leur demande, la « Cour royale a fait une fausse application de l'ar- « ticle 216 du Code de commerce, et expressément « violé tant l'article 234 du même Code, que les ar- « ticles 1998 et 2092 du Code civil ;

« Sur le rapport de M. Porriquet et sur les con- « clusions de M. Jaubert, avocat-général, la Cour « casse, etc.»

Dans nos observations sur les articles 216 et 234, nous avons fait connaître les devoirs du capitaine qui a besoin de se procurer des fonds pour réparer son navire, et les bornes de ses pouvoirs pour engager valablement le propriétaire du navire; nous avons fait connaître aussi l'étendue de la responsabilité de ce dernier, et les limites que la loi a établies en sa faveur, ce qui comprend toute la législation sur le mandat, en cette matière ; législation particulière et exceptionnelle, qui déroge spécialement au droit commun, dans l'intérêt général du commerce.

Nous ne répéterons pas ce que nous avons dit à cet égard, nous nous bornerons à ajouter quelques observations que nécessitent les *considérants* de l'arrêt de la Cour suprême que nous venons de rapporter.

Aux termes de l'article 234, le propriétaire est obligé de tenir compte du prix des marchandises vendues pour la réparation de son navire, lorsque le capitaine a rempli les formalités prescrites par cet article; mais cette obligation est fondée sur la responsabilité établie par l'article 216, qui veut qu'*elle cesse par l'abandon du navire et du fret.*

Cependant la Cour de cassation s'est fondée sur les articles 1998 et 2092 du Code civil, relatifs aux

obligations du mandant. Elle applique les règles du droit civil à une obligation maritime qui a ses règles particulières, ce qui ne peut être que dans les cas où, dans le silence du Code de commerce, la question serait demeurée sous l'empire du droit commun.

La dérogation est expresse, puisque cet article 216, après avoir énoncé, conformément au droit civil, la responsabilité du propriétaire du navire, pour LES FAITS de son capitaine, son mandataire, ajoute : *Cette responsabilité cesse par l'abandon du navire et du fret.*

Mais cette responsabilité, qui cesse d'après les dispositions de cet article, ne doit s'entendre, suivant les motifs de l'arrêt, que des FAITS, *donnant dommage, formant déilts ou quasi-délits.* Mais l'article parle généralement DES FAITS du capitaine; or, la vente des marchandises est un FAIT, comme tout autre acte qui aurait causé un dommage ou formé un délit ou quasi-délit.

Cette distinction des faits portant dommage, de ceux qui n'en portent pas, n'a aucune sorte de fondement; on en sent le motif: tout fait qui emporte responsabilité suppose un tort, un dommage; car, s'il n'y avait ni tort ni dommage, il n'y aurait pas responsabilité.

Pourquoi la responsabilité serait-elle différente dans ces deux cas plutôt que dans d'autres ? Elle a pour fondement le principe qu'on répond civilement des marchandises; ce principe étant général, la manière de l'appliquer doit être générale aussi, et la loi n'y a point fait d'exception. L'article, en déclarant la responsabilité des faits du capitaine, *pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition*, a évidemment compris ce qui est relatif à ces deux

choses: or, rien qui y soit plus relatif que le radoub du navire, et la nécessité de vendre, pour ce radoub, des marchandises, si on ne peut avoir autrement de quoi y subvenir. Ce cas est donc un des cas de la responsabilité déclarée; il est donc susceptible de la disposition qui porte que cette responsabilité cesse par l'abandon du navire et du fret. Aucune distinction, aucune exception, n'est possible devant un texte aussi précis.

Les marchandises ayant été légalement vendues, aux termes de l'article 234, le chargeur a droit d'en demander le prix : le propriétaire du navire le lui doit, parce qu'il répond du vendeur, qui est son mandataire; mais la loi, en déclarant sa responsabilité, l'autorise à s'en décharger par l'abandon du navire et du fret.

Et pourquoi l'abandon libérera-t-il le propriétaire du navire, et devra-t-il satisfaire le chargeur? Parce que s'il en était autrement, les capitaines pourraient ruiner les armateurs, en les obligeant au-delà de la valeur du navire et du fret; il n'y aurait plus d'armement possible, si, en confiant son navire à un capitaine, le propriétaire était censé lui avoir conféré le pouvoir d'obliger tous ses autres biens. Cette considération est décisive; elle prouve que l'intention de l'article 216, ce qu'il a exprimé généralement et sans distinction, est que l'abandon du navire et du fret fera cesser la responsabilité, que les faits du capitaine ont imposée à l'armateur.

On lit dans les motifs, que le capitaine, en vendant des marchandises, n'a fait que ce que l'armateur lui-même aurait fait, et que, si, étant sur les lieux, il avait fait la vente, il ne serait pas reçu à se libérer par l'abandon du navire. Mais la différence est immense entre le mandataire et le mandant; ce-

lui-ci agit en toute plénitude de pouvoirs; il oblige sa personne et ses biens. Le mandataire ne peut, au contraire, l'obliger outre son mandat, et le mandat du capitaine ne lui permet pas d'obliger la personne ni les biens de l'armateur; il ne peut obliger que le navire et le fret: toute obligation, qui va au-delà, l'armateur peut la méconnaître et la repousser par l'abandon.

On s'est appuyé, dans les motifs, de l'article 298, qui dit, que le fret est dû pour les marchandises vendues, et que, si le navire périt, le prix de ces marchandises doit être payé sous la déduction du fret.

Cette obligation de payer les marchandises vendues, en cas de perte, insérée dans le Code du commerce, malgré l'opinion contraire de la commission, est une innovation à ce qui se pratiquait sous le régime de l'ordonnance. Il est étrange que, lorsque les marchandises, qui sont à bord, se perdent avec le navire, sans que les chargeurs aient recours contre l'armateur, les marchandises vendues soient à l'abri de cette perte, qu'elles auraient subie, si la nécessité n'avait pas obligé de les vendre.

Cette disposition a eu pour motif, sans doute, que les marchandises vendues doivent être considérées comme si elles étaient restées à terre; qu'ayant cessé de courir les risques de mer, elles ne doivent pas en souffrir. Mais on aurait dû remarquer que, par la vente, leur prix, appliqué au radoub et aux besoins du navire, a couru le même risque et a péri avec lui.

L'armateur ne profite pas plus de ces marchandises que de celles que la mer a englouties avec son navire. Son navire portait le prix des mar-

chandises vendues, qui y avait été incorporé, comme il portait les marchandises invendues : il ne doit équitablement le prix ni des unes ni des autres.

Nous persistons dans l'opinion que nous avons développée à l'article 298, qu'il n'apporte aucun changement, aucune modification aux dispositions de l'article 216, et l'obligation personnelle pour l'armateur résultant de l'article 298, n'atténue nullement les moyens de libération que la loi met à sa disposition. L'abandon du navire et du fret, étant un moyen de libération, le propriétaire du navire doit toujours être admis à le proposer.

Au surplus, si l'on entendait autrement la disposition de l'article 298, cela ne changerait rien à la question, dans l'espèce, puisque le navire est arrivé à sa destination.

Dans le cas de perte, on pourrait contester l'abandon, que nous considérons comme un moyen de libération. Mais ce serait là l'exception et la seule que le Code ait faite à la généralité de l'article 216. Mais le navire n'a pas péri, l'abandon en est assuré en force de l'article 216, et les chargeurs auront, dans cet abandon, une partie au moins de leurs marchandises, dont la vente a conservé le gage, qui leur est abandonné.

S'ils ne sont pas entièrement dédommagés, c'est que la chose, qui répondait directement de la créance, sera insuffisante. L'article 216 met le propriétaire du navire à l'abri de cette insuffisance.

Nous n'examinerons pas si le chargeur est indemnisé par les assurances qu'il a pu faire, parce que ce moyen d'indemnité est tout-à-fait étranger au propriétaire du navire, et que l'assureur, qui a payé l'assurance, est aux droits de l'assuré, et peut

les exercer ; mais ce chargeur ou ses assureurs peuvent, en cas d'insuffisance, dans l'abandon du navire et du fret, demander un réglement d'avarie grosse, et obtenir, par une répartition sur les autres chargeurs, dont les marchandises sont arrivées, le déficit qu'il éprouvera sur ses marchandises vendues.

On lit enfin dans les motifs de l'arrêt, que la faculté d'abandonner, ne s'applique qu'aux cas de *responsabilité*. Mais n'est-ce pas d'un cas de responsabilité qu'il s'agit ici? Le chargeur ne dit-il pas au propriétaire du navire : « Vous êtes responsable des « marchandises que votre capitaine a vendues ? »

Je suis responsable, il est vrai, répond le propriétaire ; mais la loi me permet d'acquitter ma responsabilité par l'abandon que je vous offre. Où est donc la fausse application de l'article 216? Qu'est-ce qui prouve, qu'est-ce qui indique qu'il ne s'applique pas aux marchandises vendues pour les nécessités du navire? L'article ne mentionne-t-il pas les faits relatifs au navire et à l'expédition?

Ne sont-ce pas ces faits dont l'armateur est responsable? Ne sont-ce pas ces faits dont il peut écarter la responsabilité par l'abandon? Et quels faits plus relatifs au navire et à l'expédition, que la vente des marchandises pour radouber le navire? Où donc trouver la prétendue application illégale de l'article 216?

C'est l'arrêt de la cour de cassation qui nous paraît faire une fausse application du droit commun au droit maritime ; application qui, si elle faisait jurisprudence, jetterait le découragement parmi tous les armateurs, parce qu'ils seraient à la merci de leurs capitaines, qui pourraient, en les obligeant au-delà de la valeur de leur navire et du fret, et en

multipliant leurs obligations, dans divers ports de relâche, les ruiner; très-peu oseraient s'exposer à ce péril.

Entre la garantie indéfinie que l'arrêt de cassation donne aux chargeurs sur tous les biens des armateurs, et la garantie que ceux-ci peuvent réduire au navire et au fret, il faut faire un choix: la garantie indéfinie peut ruiner le propriétaire du navire. La garantie, bornée à l'abandon, partage les fortunes de mer entre le propriétaire et les chargeurs; le premier, en abandonnant son navire et le fret qu'il avait gagné, les seconds n'éprouvant qu'une perte partielle, celle de ce que l'abandon ne couvre pas, laquelle de ces deux garanties la cour royale d'Aix devait-elle établir? La dernière est évidemment la seule qu'on puisse déduire des termes de l'article 216 et de son esprit. Point d'exception, point de restriction dans ses termes: *responsabilité des faits du capitaine, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.* Point de restriction quant aux faits, point d'exception quant à l'abandon.

Pour ce qui est de l'esprit de l'article, tel que l'arrêt cassé l'a compris, il est conforme aux nécessités du commerce, à la sûreté des armateurs et à tous les principes du droit maritime, dans lequel l'abandon de la chose assurée ou obligée, libère presque toujours le débiteur.

Art. 409.

La clause *franc d'avarie* affranchit les assureurs de toutes avaries, soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent ouverture au délaissement; et,

dans ce cas, les assurés ont l'option entre le délaissement et l'exercice d'action d'avarie.

Cette disposition n'existait pas dans l'ordonnance.

Il ne faut pas la considérer comme une simple option qui prendrait sa source dans le droit commun, et en particulier dans la maxime banale, *qui peut le plus peut le moins*.

Il n'est pas douteux que l'action en délaissement est, en général, plus grevante pour l'assureur que l'action en avarie, et l'assuré, qui n'use pas de l'action en délaissement pour s'en tenir à l'action en avarie, lorsqu'elle n'est pas interdite par la convention, est considérée comme faisant grace à l'assureur d'une partie de ses droits.

Sous le régime de l'ordonnance, où la disposition que nous examinons n'existait pas, le droit de l'assuré de réduire en action d'avarie l'action en délaissement qui lui était acquise, n'a jamais été contesté, d'autant que l'action en avarie existe cumulativement et indépendamment de l'action en délaissement.

Ce n'est donc pas pour proclamer un principe du droit commun et pour faire une disposition législative de la jurisprudence qui existait, que les auteurs du Code ont ajouté un article à ceux que contenait l'ordonnance sur la même matière. Le but bien évident de l'article nouveau est d'anéantir, dans certains cas, le pacte conventionnel *franc d'avarie*.

M. le baron Locré, qui nous donne souvent dans l'analyse des procès-verbaux du conseil d'état, les

motifs qui ont déterminé les auteurs du Code à faire des modifications ou des additions à l'ordonnance, ne nous dit rien sur cet article pour nous faire connaître la cause de cette nouvelle disposition.

Nous tâcherons de suppléer à son silence en présentant les conjectures les plus vraisemblables.

Nous ferons d'abord remarquer les expressions dont se sert le législateur, et nous rechercherons le sens qu'il nous paraît qu'on doit y attacher. — *Excepté dans les cas* QUI DONNENT OUVERTURE *au délaissement.*

C'est donc dans les cas qui donnent ouverture au délaissement, que le législateur, de son autorité, supprime la clause conventionnelle, *franc d'avarie.*

Comment doit-on entendre cette expression : *Dans les cas qui donnent ouverture au délaissement?*

Doit-on supposer que la clause *franc d'avarie*, n'est anéantie, que lorsque l'assuré a le droit d'user de l'action en délaissement, comme le prétendent beaucoup d'assureurs, ou suffit-il, pour l'anéantissement de cette clause, qu'il soit survenu un sinistre majeur de la nature de ceux qui donnent ouverture au délaissement et sans égard à ce que, par les circonstances particulières à ce sinistre, l'action en délaissement ne serait pas admissible?

Suffit-il, enfin, qu'il soit survenu l'un des sinistres majeurs énoncés en l'article 369, quelles qu'aient été ses suites, ou faut-il que le sinistre soit accompagné des circonstances qui légitiment l'action en délaissement ?

Nous pensons que les auteurs du Code ont entendu faire cesser l'effet de la clause *franc d'avarie*

dans tous les cas de sinistre majeur, quel qu'en fût le résultat, et il nous paraît qu'ils ont très-bien expliqué leur pensée, en disant : *Dans tous les cas qui donnent ouverture au délaissement.* S'ils avaient exigé plus que le sinistre majeur, au lieu des expressions dont ils se sont servis, ils eussent dit : *Dans tous les cas où l'assuré peut exercer l'action en délaissement.* Il y a, dans ces deux manières de s'exprimer, une différence notable; et, si l'on supposait au législateur la pensée que lui attribuent les assureurs, il faudrait convenir qu'il se serait énoncé d'une manière bien insuffisante.

La locution : *Dans tous les cas qui donnent ouverture au délaissement*, ne peut dire autre chose : Quand il surviendra l'un des sinistres majeurs énoncés dans l'article 369; parce que tous ces sinistres, et chacun d'eux sont *des cas qui donnent ouverture au délaissement*, et cependant tous ces cas ne donnent pas toujours à l'assuré le droit de délaisser. Mais le législateur n'exige pas que le cas donne, à la fois, ouverture au délaissement et droit à l'assuré de délaisser : il ne l'exige pas, puisqu'il ne le dit pas.

Ainsi, d'après les termes de la disposition, il suffit de la survenance d'un cas donnant ouverture au délaissement pour que la clause *franc d'avarie* soit anéantie, sans qu'il soit indispensable que ce cas donne à l'assuré l'action en délaissement.

Mais, si nous scrutons la pensée du législateur, nous trouverons de nouveaux motifs pour nous confirmer dans notre opinion.

Il est d'un faible intérêt pour l'assuré, qui peut exercer l'action en délaissement, d'avoir à sa disposition l'action en avarie. La première de ces actions lui est toujours plus avantageuse, puisqu'elle est plus grevante pour l'assureur.

L'action en délaissement fait rentrer, de suite et sans retard, l'assuré dans ses capitaux, et l'action en avarie est toujours longue, et constitue l'assuré dans des frais nécessaires; elle peut être retardée par l'absence de quelques pièces ou documens qu'il faut souvent envoyer chercher au loin.

Il arrive souvent que l'action en avarie, quand même elle présenterait des résultats plus avantageux, est dédaignée par l'assuré, qui préfère l'action en délaissement, qui serait moins utile, par cela seul qu'elle offre l'avantage d'une prompte rentrée dans les fonds avancés pour une expédition, arrêtée et suspendue par un sinistre, et l'on sent très-bien que l'intérêt majeur et dominant d'un armateur consiste essentiellement à n'être pas privé trop long-temps de ses fonds.

Ainsi, l'action en avarie concédée à l'assuré malgré la clause conventionnelle contraire, est d'un bien faible intérêt pour lui, lorsqu'il a à sa disposition l'action en délaissement.

Il n'en est pas de même de cette concession, lorsqu'il survient un cas donnant ouverture au délaissement, si ce cas ne donne pas en même temps à l'assuré l'action en délaissement.

Alors l'assuré est dans une position bien difficile : sous le joug d'un sinistre majeur, la loi ne lui permet pas de faire le délaissement; le pacte conventionnel lui interdit l'action en avarie.

De bonne foi peut-on supposer que le législateur a voulu donner des moyens nouveaux à celui qui pouvait s'en passer, et qu'il ne se soit pas occupé de celui qui, entre la loi et la convention, se trouvait sans défense?

Une disposition nouvelle dans la loi ne serait pas faite pour celui seul qui en aurait besoin, et le lé-

gislateur l'aurait conçue pour celui pour qui elle serait surabondante!

Si l'on examine les anciennes lois nautiques, la législation de l'ordonnance de 1681, la jurisprudence qu'elle avait produite, la déclaration de 1779 et l'application qu'elle avait reçue, on reconnaîtra que les auteurs du Code ont été conduits, par la force des choses, à la création de la disposition nouvelle, et qu'elle ne peut être appliquée qu'aux assurés qui ont éprouvé un sinistre majeur, qui, néanmoins, ne leur donne pas l'action en délaissement, et qui sont privés, par la convention, de l'action en avarie.

Nous tenons pour une hérésie l'opinion contraire; mais comme nous n'avons pas la prétention de faire autorité, et que sur cette question nouvelle, nous n'apportons aucune autorité, nous croyons devoir justifier de plus en plus le système que nous embrassons, et à cet effet, nous allons entrer dans quelques développemens que l'importance de la difficulté fera excuser.

Comment doit s'entendre la clause *franc d'avarie?*

Quels sont ses effets?

Le présent article nous en donne la définition.

La clause, FRANC D'AVARIE, *affranchit les assureurs de toutes avaries, soit communes, soit particulières.*

Voilà, sans le moindre doute, l'explication la plus exacte de la clause *franc d'avarie.* L'assureur, qui l'a obtenue, ne peut être poursuivi en réparation de dommages survenus, même par fortune de mer, aux objets assurés, soit que ces dommages soient corporels ou accessoires, soit à raison de la contribution imposée aux objets assurés, par suite

d'une opération faite pour le salut commun et constituant une avarie grosse ou commune, ni pour les dépenses occasionées aux objets assurés pendant le cours de la navigation. L'assuré n'a d'action contre son assureur que lorsqu'il y a perte entière, ou un sinistre majeur, établissant la présomption légale de la perte et donnant lieu au délaissement.

Mais cette clause, produisant un effet si grave, est-elle bien dans l'intention des parties, ou, pour mieux dire, l'usage qui l'a consacrée, ne l'a-t-il pas établie au-delà du but que les parties avaient en vue dès l'origine?

Cette question, dont la solution paraît si facile, n'est pourtant pas à dédaigner, parce qu'on ne peut nier que les hommes vont souvent au-delà du but qu'ils se proposent; ce qui n'est pas douteux dans la question que nous examinons.

Cette clause fut introduite, dans l'origine, d'abord, à raison de certaines marchandises plus susceptibles d'avaries, ensuite, pour certains voyages. L'expérience l'avait rendue nécessaire. On ne faisait jamais certains voyages, sans qu'il survînt des avaries, dont le moindre inconvénient était d'absorber les primes; les assureurs étaient constamment grevés d'avaries, ce qui ne les dispensait pas de payer les pertes produites par des sinistres majeurs.

Ils durent renoncer à souscrire de pareils risques, à moins qu'ils ne fussent affranchis des avaries; ce qui leur fut concédé.

Cet usage s'établit plus particulièrement à Marseille, et fut constamment appliqué aux assurances d'entrée et sortie de l'Amérique et à celles de sortie des Échelles du Levant.

Les autres assurances étaient faites dans les principes du droit commun, auquel il était quelquefois dérogé, suivant la nature de la marchandise assurée, par une condition de franchise d'avarie particulière, jusqu'à tel taux, et pour ne payer que l'excédant.

Mais la clause *franc d'avarie*, qui n'avait été introduite que pour éviter les abus sur certaines marchandises et dans certains voyages, était néanmoins entendue et exécutée comme aujourd'hui, et par conséquent, au-delà du but que s'étaient proposé les contractans.

En effet les assureurs, qui n'avaient voulu que se garantir d'un abus, abusaient eux-mêmes de la force de la convention, lorsque la nature de la marchandise et le genre du voyage n'étaient pour rien dans le dommage à réparer.

Ainsi des sucres, des blés, des laines brutes ou des liquides étaient assurés, francs d'avarie, parce que, par leur nature, ils en étaient trop susceptibles. Ces marchandises arrivaient saines; mais elles étaient frappées d'une contribution à titre d'avarie grosse, par suite d'un événement survenu dans le voyage, et qui avait eu pour but le salut commun. L'assureur était dispensé du paiement de l'avarie grosse, par l'effet de la clause. L'assureur sur des marbres, des fers ou des espèces chargées sur le même navire et qui n'avait pas exigé la clause *franc d'avarie*, était soumis au paiement de l'avarie grosse.

Il y avait inconséquence dans le résultat, parce que la nature de la marchandise n'entrait pour rien dans l'événement. On aurait dû, à cause de la nature de la marchandise, n'accorder à l'assureur que la clause de *franc d'avarie particulière*;

mais l'usage l'emportait, et l'assurance était faite *franc d'avarie.*

Les assurés, accoutumés à cette clause et à ses effets, en supportaient les conséquences.

Mais il survenait des sinistres majeurs, des échouemens, des innavigabilités, qui entraînaient avec eux des dommages tout-à-fait étrangers à ceux qui n'eussent été que le résultat de la nature trop susceptible de la marchandise assurée.

Les assurés cherchèrent alors à se faire indemniser par l'action en délaissement.

La position des assurés était favorable, mais le droit au délaissement était plus qu'équivoque.

Cette position influa sur la conscience du magistrat, et les actions en délaissement furent accueillies avec trop d'indulgence. On peut dire qu'il s'établit alors une mauvaise jurisprudence. Les tribunaux avaient cru devoir venir au secours des assurés imprudens, qui avaient admis une clause, dont ils n'avaient pas senti toutes les conséquences.

L'abus fut porté à un tel point, qu'il excita des réclamations générales, et produisit enfin la déclaration de 1779, dont nous avons déjà parlé sous d'autres rapports.

Cette déclaration établit une jurisprudence plus raisonnable.

Dans les sinistres majeurs, de la nature de ceux qui donnent ouverture au délaissement, et lorsque le droit au délaissement n'était point acquis à l'assuré, l'action en avarie était admise malgré la clause *franc d'avarie.*

Elle était admise, non comme avarie, dont l'assureur était affranchi par la convention, mais comme action en délaissement modifiée.

On considéra le sinistre majeur comme un cas hors de ceux prévus par la clause *franc d'avarie*, et si l'assureur était, par les circonstances de l'événement, à l'abri de l'action en délaissement, on le considéra comme garant des conséquences du sinistre majeur, qui, ne donnant pas lieu au délaissement, ouvraient contre lui un recours légitime en indemnité pour les résultats de cet événement. Ce n'était plus une action en délaissement, ce n'était pas simplement une action en avarie, c'était l'action en indemnité du sinistre majeur, une action en délaissement modifiée.

Cette déclaration de 1779, et l'application qu'elle reçut des tribunaux, débarrassa les assureurs de la mauvaise jurisprudence qui s'était établie sur les délaissemens. Ils ne furent plus sous le joug de cette action mal appliquée, toutes les fois qu'il était survenu un sinistre majeur, mais ils furent soumis à en réparer les dommages, par forme d'avarie, malgré la clause *franc d'avarie*.

C'est dans cet état que le Code a paru avec l'article nouveau que nous examinons.

Est-il possible de se méprendre sur l'intention de ses auteurs, et ne faut-il pas reconnaître qu'ils ont voulu consacrer la jurisprudence existante?

Concluons donc, avec confiance, qu'il faut entendre cette disposition, comme rétablissant l'action en avarie proscrite par la convention, dans tous les cas qui donnent ouverture au délaissement, et plus particulièrement dans ceux de ces cas où l'action en délaissement n'est point autorisée.

Nous avons soutenu ce système dans une réclamation contre la compagnie commerciale d'assurance de de Paris, dont nous allons rendre compte.

Il a été accueilli par les arbitres nommés (1), et sur l'appel, par la cour royale de Paris.

Nous avons soutenu, dans cette cause, que, dans les cas qui donnent ouverture au délaissement, le pacte légal est substitué, par la disposition expresse du législateur, au pacte conventionnel. On nous demandait sur quelles autorités nous appuyions ce système nouveau, et si nous avions la prétention d'ajouter une nouvelle disposition à la loi.

La sagacité et les lumières des arbitres et des juges de la cour royale nous ont vengé de cette accusation de témérité. La compagnie d'assurance a acquiescé à l'arrêt et l'a exécuté.

Pour qu'il ne reste aucun doute sur la bonté d'un système, dont on veut bien nous faire les honneurs, nous croyons nécessaire de revenir sur quelques dispositions du Code, que nous avons examinées au titre précédent, et qui nous aideront à développer davantage les vues que nous prêtons aux législateurs modernes.

On a vu, à l'article 369, que le législateur spécifie les cas qui peuvent donner ouverture au délaissement, action naturelle qui appartient à l'assuré, qui éprouve la perte entière des objets qu'il a fait assurer.

Ces divers cas ne sont pas donnés seulement comme des exemples de perte entière, ils sont désignés comme établissant la présomption légale de la perte entière, présomption plus forte que la réalité, puisqu'elle ne peut être détruite par la preuve de la conservation entière des objets assu-

(1) MM. Milan, avocat, et Cor, négociant; M. Rochelle avocat à la Cour de cassation, tiers arbitre.

rés, dont le législateur probibe l'admission et qu'il maintient pour constante, *nonobstant l'arrivée, au lieu de destination, des objets qui ont subi le sinistre majeur.*

Après avoir posé ce principe, le législateur y apporte diverses modifications, par les articles suivans. Il est nécessaire de les rappeler, pour l'éclaircissement de la question que nous examinons.

L'un de ces cas énoncés à l'article 369 est *l'arrêt d'une puissance étrangère.*

L'article 387 apporte une modification à cette disposition. — Le délaissement *ne peut être fait qu'après le délai de six mois ou d'un an de la signification de l'arrêt, et d'un mois et demi ou de trois mois, si les marchandises sont périssables.*

Un autre cas énoncé à l'article 369 est celui *d'innavigabilité par fortune de mer.*

L'article 389 dispose : — « Le délaissement à titre d'innavigabilité ne peut être fait, si le navire échoué peut être relevé, reparé et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination. »

« *Dans ce cas, l'assuré conserve son recours sur les assureurs, pour les frais et avaries occasionés par l'échouement.* »

L'article 390 prescrit la signification de l'innavigabilité aux assureurs.

L'article 391 soumet le capitaine à se procurer un autre navire pour transporter les marchandises de celui qui est déclaré innavigable.

Article 392. « L'assureur *court les risques des marchandises chargées sur un autre navire*, dans le cas prévu par l'article précédent, jusques à leur arrivée et leur déchargement. »

Article 393. « *L'assureur est tenu*, EN OUTRE, *des avaries, frais de déchargement, magasinage, rem-*

barquement, de l'excédant du fret, et de tous autres frais qui auront été faits pour sauver la marchandise. »

Il faut se refuser à l'évidence, pour ne pas voir, dans l'ensemble de ces dispositions, que le législateur veut, dans tous les cas énoncés, anéantir le pacte conventionnel *franc d'avarie*, et rétablir la disposition de droit qui soumet l'assureur à la réparation de tous les dommages produits par fortune de mer. Il substitue, comme nous l'avons dit, le pacte légal au pacte conventionnel.

Il le fait avec une intention bien précise parce qu'il ne veut pas qu'on considère le sinistre majeur, qui ne produit pas l'action en délaissement, comme une simple avarie dont l'assureur était affranchi par la clause *franc d'avarie.*

Parce qu'il n'affranchit l'assureur de l'action en délaissement, qu'à la charge par lui de supporter l'action en avarie dont il était affranchi.

Il énonce clairement cette intention :

Par l'article 392, qui oblige l'assureur à courir les risques des marchandises chargées sur le nouveau navire, il énonce cette obligation en termes génériques, de la manière la plus absolue. — *Courra les risques.* — Il ne modifie cette obligation par aucune expression atténuante. Il aurait pu ajouter, si telle eût été son intention : *aux termes de droit et de la convention.*

Par l'article 393, le législateur veut que *l'assureur soit tenu*, EN OUTRE, *des avaries, etc.*

Quoi de plus précis que ces dispositions ?

Deux fois cette question s'est présentée à Paris : elle a été résolue comme nous venons de l'établir. Voici dans quelles circonstances.

PREMIÈRE ESPÈCE.

Nous venons d'en dire un mot dans la discussion qui précède.

MM. Dutilh et compagnie, de Smyrne, avaient fait assurer, par la compagnie commerciale d'assurance de Paris, la somme de 13,400 francs de sortie de Smyrne à New-Yorck, sur des figues et des raisins secs, sur le navire *l'Express*, capitaine ***, avec la clause *franc d'avarie* et la condition qu'il n'y aurait lieu au délaissement, qu'autant que la perte, dans les objets assurés, excéderait les trois quarts.

Ce navire, après avoir éprouvé des mauvais temps et des tempêtes, relâche à Sainte-Croix-de-Téneriffe, où il est déclaré innavigable et submergé, après le transbordement de ses marchandises sur le navire *la Catherina*.

Ce second navire arrive à Charlestown, après avoir éprouvé de violens coups de vent.

Sa cargaison est mise à terre, on procède à la vente des marchandises jugées hors d'état de supporter le trajet, et l'on fait arriver à New-Yorck le surplus de la cargaison, qui y est aussi vendu aux enchères.

Le produit net des deux ventes des marchandises tous frais déduits de MM. Dutilh et compagnie est de 1800 fr.

MM. Dutilh et compagnie font délaissement, et, tant par l'action en délaissement, que par celle en avarie, ils demandent le paiement des 13,400 francs assurés, sous la déduction des 1800 fr. produit net de ces ventes.

Deux arbitres sont nommés.

L'un des arbitres adopte les conclusions de MM. Dutilh et compagnie ; l'autre les rejette purement et simplement. Ce dernier se fonde sur ce qu'aux termes de la police d'assurance, le délaissement ne peut être fait qu'autant que la perte, ou détérioration, excédera les trois quarts de la valeur, et qu'il n'y a pas lieu d'admettre l'action en avarie, parce qu'elle est interdite par la police.

Un tiers arbitre est nommé. — Il adopte la décision de l'arbitre qui avait condamné la compagnie, en accueillant la demande en délaissement. Mais il observe, qu'obligé d'opter pour l'une des deux opinions contraires, il choisit celle qui se rapproche le plus de son opinion ; qu'il n'eût pas été d'avis d'admettre le délaissement, mais bien l'action en avarie, aux termes de l'article 409.

Sur l'appel. — La cour royale de Paris, par arrêt du 31 janvier 1827, rejette l'action en délaissement, admet l'action en avarie, fondée sur l'article 409, et, ayant égard aux titres et documens fournis au procès, fixe l'avarie à 7,500 francs, à laquelle somme elle condamne la compagnie commerciale d'assurance, avec intérêts de droit, la moitié des dépens compensés.

On voit, par cet arrêt, que la cour royale de Paris a adopté le système que nous avons établi sur le présent article, en persistant dans le système que nous avons combattu dans nos observations sur l'article 369, au § qui traite du cas de perte entière.

La cour royale de Paris a persisté dans l'opinion fixée par un de ses précédens arrêts, que pour exercer le délaissement, pour le cas de *perte entière*, il faut que l'avarie corporelle excède les trois

quarts de la valeur, d'une manière indépendante des dépenses et frais accessoires.

Nous ne reviendrons pas sur cette question que nous avons traitée suffisamment au précédent volume, page 395.

SECONDE ESPÈCE.

M. Bourget avait fait assurer, par la compagnie d'assurances générales de Paris, une somme de 4,700 francs de sortie de Malaga au Hâvre, sur des raisins secs chargés sur le navire *la Victoire*, capitaine Édouard, avec la clause *franc d'avarie particulière*, et la condition que le délaissement ne pourrait être fait qu'en cas de perte ou détérioration des effets assurés excédant les trois quarts de la valeur.

Le navire fait naufrage, il y a sauvetage de 90 caisses sur 353; le produit de ce sauvetage est de 1,035 fr. 68 cent.

Le résultat de la perte sur les objets assurés est de 3,664 fr. 32. cent.

M. Bourget en fait la réclamation à titre d'avarie, nonobstant la franchise d'avarie, stipulée dans la police; il se fonde sur l'art. 409.

Des arbitres sont nommés: l'un des arbitres annule la demande, l'autre la rejette.

Sur le partage d'opinion, je suis appelé en tiers arbitre, j'adopte l'opinion qui condamne la compagnie d'assurances générales au payement de la somme de 3,664 fr. 32 cent.

Ce jugement arbitral a été exécuté par la compagnie d'assurances générales.

Dans le cas d'une assurance faite avec affranchissement d'avarie de 5 p. o/o (plus ou moins) et

pour ne payer que l'excédant, s'il survient un sinistre majeur et que l'assuré n'use pas de l'action en délaissement, peut-il, en réclamant l'avarie, contester à l'assureur la retenue de 5 p. o/o portée au pacte conventionnel et soutenir, aux termes du présent article, que l'assureur ne peut réclamer le pacte d'affranchissement, attendu qu'il est survenu l'un des cas qui donnent ouverture au délaissement?

Cette question s'est présentée devant le tribunal de commerce de Marseille, dans la cause que nous avons rapportée entre MM. Fabian et leurs assureurs sur le brick *le Dauphin* (à l'art. 397).

Le tribunal n'a pas eu à décider cette question, ayant reconnu qu'il n'était pas survenu de cas donnant ouverture au délaissement.

On peut dire en faveur de l'assureur, que si la loi concède à l'assuré la faveur d'opter entre l'action d'abandon et l'action d'avarie, elle ne lui permet pas de cumuler les deux actions; qu'une fois l'option faite, l'assuré doit se soumettre aux conséquences de l'action qu'il a adoptée, favorables ou défavorables; et qu'il ne s'ensuit pas de ce que l'action en délaissement est ouverte et répudiée, qu'il puisse jouir en même temps des avantages qui y sont attachés et de ceux de l'action en avarie, en sorte que l'assureur soit privé des espérances, qu'un délaissement accepté peut réaliser, par le sauvetage, ou autrement, des escomptes d'usage en pareil cas, et des autres avantages qui dérivent de l'action en avarie, de la franchise stipulée par le pacte conventionnel.

Nous conviendrons de la force de ces objections; mais nous ne pouvons en admettre la conséquence. La réponse à ces objections est dans le texte de la loi.

«La clause *franc d'avarie* affranchit les assureurs de toutes avaries, soit communes, soit particulières, *excepté dans les cas qui donnent ouverture au délaissement*, et dans ce cas etc. ».

Il n'y a pas à raisonner quand une disposition légale est claire et précise et ne peut s'entendre que d'une seule manière.

Le pacte conventionnel FRANC D'AVARIE *n'affranchit l'assureur d'aucune avarie dans les cas qui donnent ouverture au délaissement.* Ainsi dans ces cas, l'assuré exerce l'action d'avarie aux termes de droit et sans franchise, comme si le pacte conventionnel n'avait pas existé, et l'on ne peut pas disserter sur la nature du pacte conventionnel, en épiloguant sur l'expression dont se sert le législateur, *franc d'avarie*, en distinguant le cas où il y a franchise d'avarie absolue dans le pacte, de celui où il n'y a stipulation que d'une franchise limitée (1).

Nous croyons devoir examiner ici une question qui s'est déjà présentée plusieurs fois devant le tribunal de commerce de Marseille et qui est fixée par sa jurisprudence et celle de la cour royale, question qui, pourtant, ne peut être agitée qu'ensuite d'une convention particulière, dérogatoire au droit commun, mais d'un usage très-fréquent.

Les assureurs exigent presque toujours lorsque l'assurance porte sur des liquides, la stipulation de la clause *franc de coulage.*

---

(1) Un jugement du tribunal de commerce de Marseille, du 14 avril 1827, confirmé par arrêt de la cour royale d'Aix, du 17 août, décide la question *in terminis*, comme nous venons de la résoudre, au profit de M. Fabre contre les assureurs, sur le brick l'*Alcyon*, pris par un corsaire colombien, et reçu par une goëlette mexicaine.

On évite par ce moyen toute contestation sur la nature du coulage et l'assureur ne doit aucune indemnité à l'assuré de quelque cause que le coulage procéde.

Quoique cette condition soit sans doute onéreuse à l'assuré, on doit convenir que ce n'est pas sans raison que les assureurs l'exigent, parce qu'elle les garantit de beaucoup de prétentions injustes.

Aux termes de droit, l'assureur ne doit le coulage que lorsqu'il procède de fortune de mer, le coulage qui est le résultat du vice propre est à la charge de l'assuré, et on regarde comme de cette nature, la déperdition plus ou moins lente, plus ou moins considérable que tous les liquides éprouvent dans les futailles qui les contiennent, soit par le vice propre de leur nature, soit par celui des futailles elles-mêmes, soit enfin par l'effet d'un mauvais arrimage. Cependant des capitaines mentionnent souvent dans leurs rapports des mauvais temps et des tourmentes plutôt par précaution, que pour se conformer à l'exacte vérité, et les propriétaires des liquides s'emparent de cette constatation de mauvais temps pour lui imputer des coulages naturels et extraordinaires procédant du vice propre, et il devient bien difficile à la justice d'arriver à la vérité.

Cette clause, qui équivaut à l'expression de *franc d'avarie particulière*, sauve la difficulté, en laissant le risque des événemens à l'assuré.

Plusieurs d'entre eux, ne croyant avoir dégagé l'assureur que du vice propre, ont demandé la réparation du coulage en apportant à la justice les preuves les plus lucides de sa cause par fortune de mer. Ils ont été repoussés, comme ils devaient l'être, par la simple explication de la clause qu'ils avaient adoptée. Plusieurs jugemens du tribunal de

commerce sont intervenus dans ces principes. Un arrêt de la cour royale d'Aix du 14 mars 1823 entre MM. Rebecquy et Séjourné frères, a confirmé cette jurisprudence.

Il résulte néanmoins de cet arrêt et de la jurisprudence du tribunal de commerce de Marseille, que la franchise du coulage conventionnel ne s'étend pas aux divers cas qui donnent ouverture au délaissement, ou qui nécessitent le sacrifice de quelques marchandises pour le salut commun.

Ainsi, l'assureur sous la sauvegarde de cette clause à l'instar de celle de *franc d'avarie particulière* ne doit pas moins être tenu des avaries communes et de la réparation du coulage résultant d'un sinistre majeur, lorsque, dans ce dernier cas, l'assuré n'exerce pas l'action en délaissement.

Cette jurisprudence est dans les vrais principes et conforme à ceux que nous venons d'établir sur la clause *franc d'avarie*.

TITRE XII.

Du Jet et de la Contribution.

Art. 410.

Si par tempête ou par la chasse de l'ennemi, le capitaine se croit obligé, pour le salut du navire, de jeter en mer une partie de son chargement, de couper ses mâts ou d'abandonner ses ancres, il prend l'avis des intéressés au chargement qui se trouvent dans le vaisseau, et des principaux de l'équipage.

S'il y a diversité d'avis, celui du capitaine et des principaux de l'équipage est suivi.

Le jet à la mer d'une partie de marchandises, la coupure d'un mât ou l'abandon des ancres et des câbles est souvent un sacrifice utile, inévitable même pour sauver le navire et le surplus de la cargaison, soit dans le cas d'une tempête, soit dans une chasse par l'ennemi.

L'allégement du navire, en pareille circonstance, facilite ses manœuvres et sa marche, ou son déchoument, et le résultat du sacrifice partiel est d'opérer le salut de tout le reste.

C'est pourquoi le jet constitue ordinairement une avarie grosse et commune, parce qu'il est opéré pour le salut commun.

Si le jet avait toute autre cause que celle du salut commun, il ne constituerait plus qu'une avarie particulière qui serait supportée par le propriétaire de la chose, sauf son recours contre le capitaine et les auteurs du jet.

Le législateur a dû tracer des règles pour savoir dans quels cas le jet peut avoir lieu et par quels moyens il doit en être justifié.

Les auteurs du Code ont suivi les dispositions de l'ordonnance entièrement conforme dans les articles 1 et 2 du même titre, à quelque légère différence près, dans la rédaction.

Le jet ne doit avoir lieu que lorsqu'il est nécessité par la tempête ou par la chasse de l'ennemi. La disposition de la loi est limitative à ces deux cas, mais on doit entendre le mot *tempête* comme génériquement employé pour désigner la violence des vents, les dangers de la position du navire et toutes les

circonstances de crise où les fortunes de mer peuvent le placer.

Il faut encore que les circonstances soient graves et pressantes.

Le capitaine doit alors prendre l'avis des intéressés au chargement qui se trouvent dans le vaisseau, et des principaux de l'équipage, et dresser une délibération préliminaire.

Il peut arriver cependant que l'urgence des dangers soit telle que l'opération du jet ne puisse pas être retardée sans inconvénient et doive précéder la rédaction de la délibération qui la détermine. Alors la délibération s'exécute en même temps qu'elle se prend et la rédaction de cette délibération est renvoyée au premier moment où elle devient possible, comme nous le verrons à l'article 412 ci-après. Mais le capitaine ne doit pas se dispenser, en opérant le jet, en coupant un mât ou ses câbles, d'en délibérer avec les principaux de l'équipage, et l'opération serait faite sous sa responsabilité personnelle, si elle avait été déniée et contredite par la majorité des principaux de l'équipage : ce serait alors aux tribunaux à prononcer.

L'opinion contraire des intéressés au chargement serait de peu d'effet, soit à cause de leur inexpérience présumée, soit à cause d'un intérêt contraire mal entendu qui aurait pu la produire.

Suivant les circonstances, le jet peut avoir deux caractères différens que l'on distingue par jet *régulier* et jet *irrégulier*.

Le jet *régulier* est celui qui peut être opéré avec maturité de réflexion, et qui laisse un temps suffisant, soit pour délibérer, soit même pour rédiger la délibération.

Le jet *irrégulier* est celui qui est tellement ur-

gent, que le capitaine peut à peine prendre l'avis des principaux de l'équipage, en même temps qu'il l'ordonne.

Il s'opère ordinairement à l'unanimité des avis, parce que l'utilité de la mesure, à laquelle se résout le capitaine, n'est pas moins sentie par ses inférieurs qui voient, comme lui, et le danger et la nécessité de la mesure. On peut dire que les mariniers exécutent leur délibération *unâ voce clamantes.*

Le danger passé, la délibération s'écrit, comme nous venons de le dire, et suivant la prescription de l'article 412, ci-après.

Art. 411.

Les choses les moins nécessaires, les plus pesantes et de moindre prix, sont jetées les premières, et ensuite les marchandises du premier pont, au choix du capitaine, et par l'avis des principaux de l'équipage.

Le présent article reproduit l'article 3 de l'ordonnance, au même titre. La commission l'avait supprimé; il a été rétabli sur la demande du tribunal et du conseil de commerce de Marseille, qui faisaient observer, avec raison, que rien ne justifie mieux la nécessité du jet, que le parti pris, par le capitaine et les gens de l'équipage, de jeter les ustensiles nécessaires à la préparation des alimens.

La suppression de l'infame trafic, connu sous le nom de la traite des nègres, nous dispense de faire observer que, bien que les noirs fussent considérés comme marchandise faisant partie de la

cargaison, on ne devait pas se permettre d'en faire le jet à la mer. Un sentiment d'humanité ne permet pas de sauver des propriétés, même la vie des équipages, par le sacrifice des hommes qui n'y attentent pas. Il ne pourrait être permis de sacrifier les esclaves du produit de la traite, que dans les cas de révolte, où la défense, pour sa propre conservation, est de droit naturel.

La délibération du jet étant prise, soit par écrit, soit verbalement, l'exécution appartient exclusivement au capitaine, qui doit s'éclairer de l'avis de l'équipage, mais qui n'est pas tenu de s'y conformer, parce qu'il faut éviter toute discussion dans l'exécution d'une mesure urgente, sur laquelle le capitaine a nécessairement plus de lumières que les autres. Il doit s'abstenir surtout de consulter les chargeurs, dont l'interêt particulier, mal entendu, pourrait causer des retards nuisibles à l'efficacité de la mesure.

Mais le capitaine doit faire commencer le jet par les ustensiles les moins nécessaires, par les choses les plus pesantes et de moindre prix. Il doit ensuite prendre les marchandises du premier pont, comme plus à portée et produisant un allégement plus avantageux que celui des marchandises déposées dans la cale.

S'il y avait des marchandises sur le pont, avec ou sans la permission du propriétaire, il est bien évident qu'il faudrait commencer par elles, parce qu'elles opèrent une mauvaise charge, qu'elles gênent la manœuvre et qu'elles n'ont droit à aucune contribution.

Le capitaine qui négligerait ce jet, pour éviter le recours du propriétaire, serait exposé au recours

des autres chargeurs, pour avoir négligé cette règle de ses devoirs.

Le jet des canons est aussi une mesure salutaire. Le salut présent ne permet pas de ménager cette ressource pour le danger à venir : l'allégement, par le jet des canons, et même des ancres, pouvant avoir, au moment même, une grande efficacité.

Art. 412.

Le capitaine est tenu de rédiger, par écrit, sa déclaration, aussitôt qu'il en a les moyens.

La délibération exprime,

Les motifs qui ont déterminé le jet,

Les objets jetés ou endommagés.

Elle présente la signature des délibérans, ou les motifs de leur refus de signer.

Elle est transcrite sur le registre.

Cet article reproduit, dans une meilleure rédaction, les dispositions de l'article 4 de l'ordonnance, au même titre.

Nous avons vu, à l'article 410, que lorsqu'il apparaît au capitaine, qu'il est, dans l'intérêt commun et pour le salut de tous, de jeter à la mer une partie du chargement de couper ses mâts, ou d'abandonner ses ancres, il ne doit faire exécuter ces mesures, qu'après avoir pris l'avis des intéressés au chargement et des principaux de l'équipage. Le législateur a bien prévu, dans cet article, comme nous l'avons expliqué, qu'il pourrait arriver, fort souvent, que ces opérations fussent plus urgentes

que la rédaction de la délibération qui les prescrirait.

Néanmoins, soit qu'elle puisse être rédigée ou non, on trouve, dans cet article, la forme dans laquelle la délibération doit être prise, et c'est dans celui-ci qu'est réglée la manière dont elle doit être rédigée.

Elle doit exprimer les motifs qui ont déterminé le jet.

On conçoit aisément que, pour que le jet soit considéré comme une mesure légale, et surtout pour qu'il ait la conséquence que la loi lui attribue d'être supporté par la généralité des chargeurs, par le navire et le fret, il faut qu'il apparaisse d'un motif suffisant, qui ait fait juger cette mesure convenable dans l'intérêt de tous. Un jet, sans motifs, serait à la charge du propriétaire de la chose jetée, sauf son recours contre les auteurs du jet et le capitaine qui ne l'aurait pas empêché.

Il n'est pas possible, néanmoins, de soumettre ces motifs à une censure trop rigoureuse. Il serait possible, en les examinant avec une trop grande sévérité et loin de l'époque des dangers, qu'ils fussent reconnus moins importants qu'ils ne le parurent dans des moments où l'on n'a pas toujours le sang-froid et la présence d'esprit nécessaires. Mais il suffit que les motifs soient plausibles et présentent l'apparence d'une utilité commune dans l'état de crise ou de danger où étaient les délibérans. On peut dire même, que l'erreur commune et de bonne foi, sur un motif insuffisant et qui n'avait que l'apparence du bien, devrait être admise comme le motif utile. Ce serait le cas de dire : *error communis facit jus.*

Les motifs du jet exprimés, il est encore nécessaire

d'énoncer les objets jetés ou endommagés par le jet.

Il faut constater les objets jetés : cette constatation est de rigueur : elle acquiert un caractère irréfragable, par la mention détaillée au procès-verbal dressé, suivant la loi, et porté sur le registre du capitaine.

Par ce moyen, toute fraude est impossible, le mal est constaté tel qu'il existe.

On sent que le capitaine, qui pourrait retarder, jusqu'au moment de son arrivée, la confection de l'état des effets jetés, pourrait faire mettre à terre, secrètement, des marchandises, et supposer ensuite qu'elles auraient été jetées.

La constatation, sans délai, des dommages occasionés, par le jet, aux objets conservés, n'est pas moins nécessaire.

Le dommage, occasioné par le jet, est une avarie grosse ou commune sujette à une répartition générale, et toute autre avarie n'est qu'une avarie simple, à la charge du propriétaire.

On comprend aisément qu'un capitaine ne peut pas indéfiniment demeurer le maître, par un procès-verbal tardif, ou par un simple rapport au moment de l'arrivée, de changer la nature des avaries, de faire supporter à tous un dommage qui ne regarde que le propriétaire, ou de priver ce propriétaire du recours utile que la loi lui donne contre les autres chargeurs.

Par les mêmes raisons, la loi exige la signature des délibérans, ou qu'il soit fait mention des motifs de leur refus de signer.

Enfin, la dernière précaution qu'exige le présent article est que la délibération soit transcrite sur le registre.

Nous avons vu, à l'article 224, que le capitaine

est tenu d'avoir un registre coté et paraphé par l'un des juges du tribunal de commerce, qui doit contenir les résolutions *prises pendant le voyage, etc.*

Ainsi, la règle, qui nous occupe, était déjà prescrite par l'article 224, elle est répétée ici, et il faut reconnaître la nécessité où sont les capitaines de s'y conformer.

On ne saurait exiger l'accomplissement de ces formalités de la part du capitaine au petit cabotage. On ne doit pas supposer que la loi prescrive jamais l'impossible.

Il arrive souvent, dans ces sortes de navigations, que tout l'équipage se compose du maître, d'un matelot et de deux mousses, tous illitérés. Comment donc exiger une délibération ni un procès-verbal?

Dans une pareille composition d'équipage, une délibération, tant soit peu régulière, n'est pas supposable, et lorsque le danger conseille et prescrit le jet, les marins, qui composent l'équipage, y procèdent par instinct, bien plus que par forme de délibération.

Tout ce qu'on doit exiger, pour le petit cabotage, c'est que le capitaine se conforme aux dispositions de l'article suivant; c'est-à-dire, qu'il fasse un rapport détaillé du jet et des circonstances, dans les vingt-quatre heures de son arrivée devant l'autorité compétente. Il n'aurait pas d'excuse légitime à proposer pour s'en défendre, rien ne pouvant mettre obstacle à l'exécution de cette disposition de la loi.

Art. 413.

Au premier port où le navire abordera, le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre

heures de son arrivée, d'affirmer les faits contenus dans la délibération transcrite sur le registre.

Cet article reproduit, en d'autres termes, les dispositions de l'article 5 de l'ordonnance, au même titre.

La commission, en le présentant, en termes à peu près équivalens, y avait ajouté un second paragraphe conçu dans les termes suivans.

« L'affirmation est faite devant les officiers publics désignés par le gouvernement. »

D'autre part, au moment de la discussion de cet article, les règles relatives aux rapports des capitaines, n'avaient point encore été établies, dans le titre *Du capitaine,* parce qu'on avait pensé, comme nous l'avons déjà fait observer, à l'article 242 (1), qu'elles seraient mieux placées dans le Code particulier *De la police maritime,* demeuré en projet jusques à ce jour.

La cour de Rouen, celle de Rennes et le tribunal ainsi que le conseil de commerce de Marseille, firent les observations les plus importantes à ce sujet.

Il en résultait que l'attribution des rapports devait être déférée aux tribunaux de commerce, qui ont remplacé civilement les amirautés supprimées;

Que les magistrats qui les composent, plus familiarisés dans la science maritime, étaient plus en état de discerner la vérité du mensonge, et de rectifier les erreurs et les fautes des capitaines;

Qu'il était plus naturel d'attribuer les rapports à l'autorité appelée à prononcer sur leur contenu;

---

(1) Tom. précédent, page 245.

Que les règles qui y sont relatives, doivent avoir leur place dans le Code;

Que ces actes intéressent bien moins le gouvernement que les commerçans, et que tous ceux qui ont quelque relation avec le commerce maritime, doivent trouver le régime qui lui est propre dans son Code;

Que les capitaines sont des voituriers maritimes, dépositaires, à ce titre, de la fortune publique;

Que les événemens, plus ou moins considérables de la navigation, par leur cause et leur nature, produisent des effets différens envers les intéressés différens du même navire, d'où résulte la nécessité de constater tous les accidens, qui surviennent pendant le cours du voyage, de désigner les lieux, les causes et la conduite tenue dans les différens cas;

Qu'il ne fallait point, enfin, en attribuant les rapports aux officiers du fisc, intervertir l'ordre d'une attribution, dont il n'avait jamais eu à se plaindre, et dont le commerce avait lieu de se féliciter depuis plus d'un siècle.

La commission retrancha la disposition attaquée, sans indiquer l'autorité qui recevrait l'affirmation; mais comme elle ajouta, en même temps, les articles 242, 243, 244 et 245, l est évident, comme nous l'avons déjà expliqué à l'article 242, que c'est devant l'autorité que ces articles indiquent, que le rapport doit être fait, toujours *au premier port où le navire aborde*.

Il résulte de ces dispositions, comme de celles de la loi du 13 août 1791, qui prononça la suppression des amirautés, qu'aux termes de la loi nouvelle, les attributions qui étaient dévolues aux amirautés, avant leur suppression, ont été partagées

entre l'administration de la marine et les tribunaux de commerce; que la police et la surveillance des ports ont été confiées aux commissaires de la marine, qui demeurent chargés des soins qu'exige le sauvetage, dans les cas de naufrage et d'échouement, et qui sont autorisés, à cet égard, à prendre toutes les mesures conservatoires et d'urgence, qui peuvent leur paraître convenables, et que la partie litigieuse et les intérêts privés sont attribués spécialement aux tribunaux de commerce, qui connaissent de toutes affaires de commerce de terre et de mer, en matière civile et de toutes demandes et actions civiles des intéressés aux navires et aux marchandises.

Un arrêt de la cour de cassation, du 3 août 1821 (1), décide ce principe, de la manière la plus formelle, en rejetant le pourvoi du sieur Damiens, contre un arrêt de la cour royale de Bordeaux, qui avait rejeté sa demande en délaissement, motivée sur l'innavigabilité de son navire, déclarée par le commissaire de la marine, qui, à la suite de l'échouement, et d'après le rapport des experts, qu'il avait commis, avait fait vendre le navire, sur le lieu de l'échouement, comme frappé d'innavigabilité et insusceptible d'être relevé.

Les jugemens déférés à la cour de cassation avaient établi que l'innavigabilité, en fait, n'était pas constante, et ne pouvait résulter des actes du commissaire de la marine, sans qualité à cet égard, et qui ne pouvait être justifiée que par des actes n forme, du tribunal de commerce.

(1) Voir au précédent volume, les articles 353 et 369, pages 278 et 354.

C'est donc devant les autorités indiquées par les articles précités que le capitaine doit, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, au premier port où il aborde, affirmer les faits contenus dans la délibération transcrite sur son registre.

Cette disposition, qui rappelle celle de l'article précédent, est de rigueur comme celle de l'article 410, et leur inexécution rend le capitaine non-recevable à exercer l'action en réglement d'avarie commune contre les chargeurs.

Ainsi jugé par le tribunal de commerce de Marseille, le 13 janvier 1823 (1), entre le capitaine Dalmann, commandant le brick suédois *Maria*, contre les consignataires de son chargement.

Il les avait fait assigner en réglement des avaries prétendues éprouvées pendant le cours de son voyage, alléguant avoir été forcé de couper la voile de la vergue avec tous ses accessoires, le grand mât de hune et le mât de perroquet, le grand hunier, le grand perroquet, les vergues, et toutes les manœuvres et cordages, la misaine, le second phoque, avec leurs manœuvres courantes et dormantes.

Les consignataires soutiennent qu'il est non-recevable en sa demande, parce qu'il ne justifie pas :

1° D'avoir pris l'avis du subrécargue présent, et des principaux de l'équipage.

2° D'avoir rédigé par écrit et transcrit sur son registre la délibération qui a autorisé la coupure des mâts et des manœuvres.

3° D'avoir affirmé, dans les vingt-quatre heures,

(1) Journal de Jurisprudence commerciale et maritime de Marseille, tom. 4, 1re part., pag. 19.

au premier port où il a abordé, les faits qui auraient dûe être constatés dans une délibération transcrite et signée dans son registre.

Le capitaine oppose, en vain, que l'exécution suppose la délibération antérieure ; que le principe est établi par la conséquence, et que l'on doit dire : LE MAT A ÉTÉ COUPÉ, *donc il a été délibéré de le couper;* qu'arrivé, le 4 décembre, il a fait enregistrer son protêt le 5 ; que si ce rapport n'était pas valable, ou n'existait pas, un rapport, fait le 26 décembre, le jour de la libre entrée, par le second et deux membres de l'équipage, remplissait entièrement les préceptes de la loi.

Le défaut de rapport, fait au moment de l'arrivée, a donné lieu à une contestation devant le tribunal de commerce de Marseille, dont nous allons rendre compte.

En juillet 1817, MM. J. Lallemand, Richard et Lohmeyer expédient, du Hâvre pour Marseille, leur navire *l'Eniskeigt*, sous le commandement du capitaine Quenin.

Dix-sept pièces d'huile d'œillette sont expédiées, par ce navire, au sieur Treillet, qui les avait fait assurer par la compagnie royale d'assurance de Paris.

Le navire éprouve des mauvais tems, et les huiles un coulage extraordinaire.

Le 22 novembre, sur la requête présentée au tribunal de commerce, par le sieur Treillet, une ordonnance du juge nomme un expert pour vérifier l'état des huiles et déterminer la cause du coulage. La requête et l'ordonnance sont signifiées le même jour au capitaine Quenin, avec assignation pour assister à l'expertise.

L'expert procède et clôture son rapport, le 6 dé-

cembre; il reconnaît un coulage de 43 mesures et demie, dont trois de coulage ordinaire et quarante et demie de coulage extraordinaire. Il déclare que le coulage extraordinaire doit être attribué au long séjour que les futailles ont fait à bord.

En cet état, le sieur Treillet reçoit les marchandises, paie le fret au capitaine, et n'élève aucune réclamation contre lui.

Il demande à la compagnie royale d'assurance, le paiement du coulage extraordinaire.

La compagnie demande le rapport qui a dû être fait, par le capitaine, au moment de son arrivée. Toute recherche, à cet égard, ayant été inutile, la compagnie refuse le paiement.

Le sieur Treillet attaque alors, en paiement de 4,500 francs de coulage extraordinaire, les propriétaires du navire, en la personne du sieur Richard, l'un d'eux, se trouvant alors à Marseille. Celui-ci attaque en garantie le sieur Visses, leur subrécargue, qui appelle en contre-garantie le greffier du tribunal de commerce, devant lequel on soutient que le rapport a été fait.

17 avril 1818, jugement qui, avant de statuer sur le fond, ordonne la mise en cause de la compagnie d'assurance.

Le sieur Treillet assigne la compagnie, et demande contre elle le paiement, sous la réserve de son recours contre les propriétaires du navire.

La compagnie oppose, contre cette demande, la fin de non-recevoir établie par les articles 435 et 436 du Code, faute par le sieur Treillet d'avoir réalisé sa demande dans le délai fixé.

Le sieur Richard, propriétaire, soutient que la demande du sieur Treillet, à son égard, est non-recevable et mal fondée.

8 mars 1820, jugement du tribunal qui met la compagnie d'assurance hors d'instance et de procès, condamne le sieur Richard, propriétaire, comme responsable des faits du capitaine, déboute ce dernier de la demande en garantie contre Vissec, son subrécargue, et celui-ci de sa demande en contre-garantie contre le greffier:

Voici les motifs de ce jugement.

La condamnation du propriétaire est motivée sur ce qu'il est garant des faits du capitaine; que le capitaine a négligé de faire son rapport dans les vingt-quatre heures de son arrivée à Marseille, aux termes de l'article 242, et que l'article 248 lui défendait de décharger aucune marchandise, avant d'avoir fait ce rapport, *sous peine de poursuites extraordinires;* que la négligence du capitaine, à cet égard, et le défaut de justification des accidens et fortunes de mer privant le sieur Treillet de son action contre la compagnie, il est responsable des dommages, et doit en être tenu, et pour lui, le propriétaire, son garant légal.

La compagnie est mise hors d'instance parce que la demande formée contre elle n'est pas appuyée d'un rapport qui la justifie;

Que l'action contre le propriétaire ne saurait être considérée comme non-recevable parce qu'elle n'a pu être intentée que sur le refus de paiement de la compagnie, fondé sur l'absence de tout rapport.

Les actions en garantie contre le subrécargue et en contre-garantie par ce dernier, ne sont pas fondées, parce qu'il résulte des faits de la cause que le rapport n'a pas été fait, et, qu'à cet égard, le subrécargue n'est pas garant de la négligence du

capitaine sur un fait relatif à ses fonctions, et dans lequel il ne peut pas être suppléé.

Appel par le sieur Richard contre le sieur Treillet.

Arrêt infirmatif, après partage d'opinion, par la cour royale d'Aix, du 7 mai 1821 (1).

Il faut observer, qu'en l'état du procès devant la cour, la discussion, entre les deux parties, s'est réduite à la question du recours du sieur Treillet contre le propriétaire du navire.

Voici les motifs de l'arrêt :

« Attendu que l'action contre le capitaine, n'étant fondée que sur le refus des assureurs de payer les avaries constatées par un rapport antérieur à la prescription d'un mois établie par l'article 436 du Code de commerce, n'a commencé son cours que du jour de ce refus, et qu'il n'est point allégué que la citation au capitaine ou à l'armatenr ait été donnée après l'expiration de ce délai.

« Mais attendu, au fond, qu'il est reconnu que le coulage ne procédait nullement de la faute du capitaine.

« La cour considère que l'omission du rapport et le défaut de représentation du journal, ne sont pas des titres d'exemption de paiement des avaries, lorsque leur existence et leur cause sont constatées; que lors même que cette omission serait un titre d'exemption, l'armateur n'est responsable des faits du capitaine que dans ce qui est relatif au navire et à l'expédition, et ne répond point des faits qui sont relatifs à la police générale de la navigation

(1) Journal de Jurisprudence commerciale et maritime de Marseille, tom. 2, 1re part.

plus qu'aux intérêts privés des parties ; que l'obligation imposée aux capitaines de faire un rapport des principaux événemens de la navigation, l'est beaucoup plus dans l'intérêt public que dans celui des parties, et que dès-lors les armateurs, qui ne peuvent pas les forcer à remplir ce devoir, ne peuvent être civilement responsables de sa violation.»

Nous pensons que la condamnation prononcée par le tribunal de commerce de Marseille n'était pas fondée, mais nous sommes loin d'admettre les motifs qui ont déterminé la cour.

Cette cause a été surchargée d'incidens et de questions qui l'ont, en quelque sorte, dénaturée.

Dequoi s'agissait-il en effet ?

M. Treillet, en recevant ses huiles, aperçoit un grand déficit, un coulage extraordinaire.

Il proteste contre le capitaine, il réalise ses protestations dans les vingt-quatre heures, en demandant à la justice la vérification des dommages, pour qu'ils soient constatés, ainsi que les causes qui les ont produits.

Jusque-là il a suivi les dispositions de la loi tracée par l'article 435.

Pourquoi s'arrête-t-il alors, et pourquoi ne forme-t-il pas une demande à fin de paiement contre le capitaine qui doit remettre la marchandise en bon état ou justifier des fortunes ou accidens de mer ?

Pourquoi reçoit-il ses marchandises et en paie-t-il le fret sans renouveler ses protestations ?

Cet acte volontaire, de sa part, établit la reconnaissance que le capitaine n'a aucun tort, c'est une renonciation volontaire à toute action contre lui.

Dans l'un et l'autre cas il n'a plus rien à deman-

der à personne, soit parce qu'il aura reconnu que le dommage est à sa charge, soit parce qu'il a, volontairement ou par une négligence impardonnable, renoncé à l'action qu'il avait contre l'auteur ou le garant de ce dommage.

En demandant, aux termes de l'article 436, le paiement du dommage au capitaine, ce dernier ne pourrait s'y soustraire, qu'en justifiant des événemens de force majeure qui l'avaient produit.

Il ne pourrait faire cette justification qu'en exhibant le rapport qn'il avait dû faire, dans les vingt-quatre heures de son arrivée.

Puisqu'il n'avait pas fait de rapport il n'aurait pu l'exhiber, il eût été passible de la réparation d'un dommage, dont il n'eût pas justifié que la cause procédait des événemens de la navigation.

Si, au contraire, le capitaine avait exhibé un rapport, il aurait, dans le mois et en conformité de l'article 436, formé sa demande contre la compagnie royale d'assurance qui n'aurait eu aucune objection à proposer.

M. Treillet s'est donc mis lui-même dans la position de n'avoir rien à demander ni contre le capitaine ni contre son assureur.

Dépouillé de toute action, faute d'avoir agi régulièrement, après avoir volontairement payé le fret au capitaine, il n'a pu reparaître en justice qu'en forçant une action peu naturelle et à laquelle il était bien difficile de rattacher les principes de la matière.

Il se voit forcé de soutenir en justice qu'il y a eu des accidens et fortunes de mer qui ont endommagé sa marchandise, et il est dans l'impossibilité d'en administrer la preuve, puisqu'il n'y a eu aucun rapport.

Il n'avait pas besoin de se mettre dans cet embarras.

Il devait dire au capitaine : Vous me consignez une marchandise endommagée, payez-moi le dommage ou faites cesser votre responsabilité en justifiant des fortunes de mer qui me donneront mon recours contre mon assureur.

Il faut, au lieu de cette marche simple, qu'il dise à la justice : J'ai reconnu que le capitaine n'est pas responsable, parce qu'il a eu des fortunes de mer. Il a seulement négligé d'en faire conster, ce qui me prive de mon recours contre mon assureur, et, sous ce nouveau point de vue, il doit être garant de sa négligence, et me couvrir du recours dont il me prive contre mon assureur.

C'est dire, en d'autres termes : J'ai couvert votre faute, la négligence de l'omission du procès-verbal, j'ai abandonné mes protestations contre vous en recevant ma marchandise et en payant le fret, je me suis rendu non-recevable contre vous, mais je croyais avoir des droits contre mon assureur, je m'aperçois que je suis aussi non-recevable contre lui, vous en êtes la cause et je veux revenir contre vous.

Mais cela n'est pas possible. On ne peut faire revivre un droit abandonné, surtout en matière de prescription ou de fin de non-recevoir.

Ce mode de poursuites, adopté tardivement par le sieur Treillet, ne peut être considéré que comme le projet, mal fondé, de faire revivre une action éteinte, que la justice a repoussée avec raison, et que le tribunal de Marseille avait admise mal-à-propos.

Il nous reste à justifier pourquoi nous n'admettons pas les motifs qui ont déterminé la cour royale

d'Aix. C'est parce qu'elle établit, « qu'en matière de rapports, qui tiennent plus au droit public qu'au droit privé, l'armateur n'est pas responsable des faits du capitaine. »

Dans nos premières observations sur cet article, nous avons justifié le principe contraire, en faisant connaître que les auteurs du Code, reconnaissant que les rapports du capitaine intéressent encore plus l'intérêt privé du commerce que l'intérêt public, avaient renoncé à renvoyer au Code de la police maritime, les dispositions y relatives et en avaient tracé les règles, dans le Code même, en faveur de l'intérêt privé.

Le législateur est allé plus loin; il n'a pas négligé, dans ses dispositions d'intérêt privé, de défendre au capitaine de décharger aucune marchandise, *avant d'avoir fait son rapport*, SOUS PEINE DE POURSUITES EXTRAORDINAIRES.

L'action publique en poursuite extraordinaire n'appartient pas, sans doute, à l'intérêt privé, mais le capitaine doit réparer le mal causé par l'inobservance des devoirs qui lui sont prescrits d'une manière aussi sévère, et, sans le moindre doute, le propriétaire du navire est garant des droits qu'on peut exercer contre son capitaine.

Quelle est la position du capitaine qui n'a fait aucun rapport?

Quels sont les droits des parties intéressées?

Dans l'intérêt public, le capitaine sera sous le joug des poursuites extraordinaires du ministère public.

Dans l'intérêt privé, le capitaine ne sera admis à aucune excuse de fortune de mer et d'accident de force majeure. Il sera présumé l'auteur du dommage survenu à la marchandise, et le propriétaire, outre l'action en réparation contre lui, aura action

contre le propriétaire du navire, comme garant des faits du capitaine.

Assurément ces droits qui résultent des dispositions de la loi, en faveur de l'intérêt privé, sont assez étendus, et ceux, qui sont habiles à les réclamer, ne pourraient se plaindre, avec la moindre apparence de raison, de leur insuffisance.

Mais établir que le rapport qui aurait dû être fait aurait contenu telle ou telle mention, et que l'omission de ce rapport produit tel ou tel dommage, et que le capitaine et l'armateur en sont solidairement responsables, c'est établir des principes sur des visions.

La loi prescrit au capitaine de faire son rapport. Il est passible de l'omission de cette formalité et de l'inaccomplissement des devoirs qui lui sont imposés par les articles 242, 243, 244, 245 et 248, ainsi que nous venons de l'expliquer; mais on ne voit nulle part qu'un intéressé puisse s'attribuer un droit quelconque sur ce qu'aurait pu dire le rapport qui n'existe pas.

En l'état où cette cause a été présentée à la justice, on aurait pu agiter des questions plus difficiles, mais peut-être plus fondées dans l'intérêt du sieur Treillet.

1° N'aurait-il pas pu soutenir que son assureur n'était pas fondé à opposer une fin de non-recevoir à sa demande, sous prétexte qu'elle n'avait pas été formée dans le mois de la date de sa protestation, signifiée au capitaine dans les vingt-quatre heures?

N'était-il pas habile à soutenir qu'il avait rempli le vœu de l'article 436, qui exige une demande en justice, dans le mois de la protestation, par la demande par lui faite dans ce délai, à l'effet de faire vérifier et constater le dommage survenu à sa marchandise.

Nous pensons qu'il eût été dans les principes de la matière, en présentant ce système à la justice. Nous nous abstenons ici de le développer. Cette discussion appartient à l'article 436, auquel nous renvoyons, en annonçant que telle est notre opinion, malgré la jurisprudence contraire, qui s'est établie et qui est appuyée de l'autorité la plus respectable, celle d'un arrêt de la cour de cassation.

Nous devons convenir que le sieur Treillet serait dans la position la moins favorable de notre système, parce que Marseille était le lieu du reste, et en même tems, le domicile de l'assuré et de l'assureur; que le système contraire, que nous combattrons, à l'art. 436, n'est essentiellement inexécutable que lorsque le lieu du reste n'est pas, en même tems, le domicile de l'assuré et de l'assureur.

Mais, si le système que nous établissons doit être admis, il ne serait pas possible d'avoir deux poids et deux mesures, et M. Treillet, quoique dans la position la moins favorable, devrait en recueillir les fruits.

2° En appliquant au sieur Treillet les conséquences de notre système, resterait à examiner si son assureur n'aurait pas été fondé à soutenir, attendu l'absence de tout rapport, qu'il n'y avait pas eu de fortune ou accident de mer.

C'eût été alors le cas d'examiner si les fortunes et accidens de mer ne peuvent être justifiés que par un rapport du capitaine (1)?

---

(1) Par délibération du conseil de la régie de l'enregistrement du 21 janvier 1824, le droit proportionnel d'enregistrement n'est point dû sur les obligations contractées dans un voyage maritime qui se trouvent mentionnée dans les rapports des capitaines, faits à leur arrivée dans un port de France. Il n'est dû sur le rapport qu'un droit fixe de trois francs.

Nous pensons qu'en cette matière, les juges faisant fonctions de jurés, peuvent se déterminer, suivant les circonstances, qu'ils n'ont d'autre règle à suivre que celle de leurs consciences, et que les fortunes de mer peuvent être justifiées par toute sorte et manière de preuve, comme nous avons eu plusieurs fois l'occasion de l'établir d'après Valin et Emerigon.

Que dans cette espèce la preuve, étant offerte par un chargeur, serait plus facilement admissible que si elle était proposée par le capitaine déjà inexcusable de n'avoir pas fait de rapport.

Lorsque le rapport d'un capitaine est reconnu faux dans une de ses parties, il est présumé faux dans toutes les autres.

Art. 414.

L'état des pertes et dommages est fait dans le lieu du déchargement du navire, à la diligence du capitaine et par experts.

Les experts sont nommés par le tribunal de commerce, si le déchargement se fait dans un port français.

Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, les experts sont nommés par le juge de paix.

Ils sont nommés par le consul de France, et, à son défaut, par le magistrat du lieu, si la décharge se fait dans un port étranger.

Les experts prêtent serment avant d'opérer.

Le présent article répète les dispositions de l'ordonnance, article 6 du même titre.

Comment doit-on entendre le lieu du déchargement?

C'est nécessairement le lieu de la destination, lorsque le navire termine son voyage.

Mais comment décider, lorsque, par suite d'une innavigabilité, d'une rupture ou raccourcissement forcé de voyage, il termine ailleurs sa navigation?

Il faut alors distinguer le cas où le chargement est transporté au lieu de destination par un autre navire, de celui où le voyage est terminé entièrement dans la route, soit par l'innavigabilité, soit par une rupture ou un raccourcissement forcé de voyage.

Dans ce dernier cas, le réglement de l'avarie se fait nécessairement au lieu où l'accident a fait terminer le voyage.

Dans le premier, au contraire, le réglement d'avarie doit être fait dans le lieu de destination.

Le capitaine dont le navire a été déclaré innavigable prétendrait mal-à-propos que le lieu du déchargement est celui où l'innavigabilité a été déclarée, parce qu'il a déchargé dans ce lieu les marchandises du navire condamné; que le voyage est terminé pour lui, puisqu'il ne répond plus de ces marchandises, livrées à la responsabilité d'un autre capitaine; que tout est terminé pour lui dès qu'après la condamnation de son navire il en a frété un autre, auquel il a remis son chargement, et qu'il a ainsi accompli toutes les dispositions de la loi.

C'est abuser des termes que de dire que l'on a opéré le déchargement des marchandises, après la condamnation d'un navire, lorsque ces marchandises ont été livrées à un autre capitaine, pour les conduire au lieu de leur destination. Cette opéra-

tion ne doit être considérée que comme un transbordement opéré pendant le voyage.

Le capitaine du navire condamné, en accomplissant le devoir qui lui est imposé de fréter un autre navire, confie son chargement au capitaine qu'il se substitue et ne consigne pas la marchandise au propriétaire; il transmet au capitaine substitué le mandat de la consigner, et la marchandise continue d'être en cours de voyage et ne saurait être considérée comme arrivée au lieu du déchargement.

Si la responsabilité de la marchandise porte dès lors sur le capitaine substitué, au lieu de continuer sur la tête du premier capitaine, la division de la responsabilité est sans effet à l'égard du voyage qui continue, sous cette nouvelle responsabilité, jusqu'au lieu de la destination. Ce n'est que là où le déchargement a lieu, que la marchandise est livrée à son propriétaire qui en paie le fret.

Ce n'est donc qu'au lieu de destination que le réglement des avaries doit être fait, en cas de transbordement en cours de voyage.

C'est là seulement qu'il peut être fait régulièrement en présence des parties intéressées.

Il est d'autant plus indispensable de renvoyer le réglement de l'avarie au lieu de destination, qu'il peut survenir de nouvelles avaries grosses dans le reste du voyage, qu'il faudrait régler au lieu du reste, ce qui rendrait inutile le réglement fait dans un port intermédiaire. D'ailleurs il est des estimations et des opérations qui ne peuvent être bien faites qu'au lieu de la destination.

Le réglement qui aurait été fait au lieu de la condamnation du navire serait frappé de nullité, comme fait par un juge incompétent.

Et s'il était possible de l'admettre sous le rap-

port de la compétence, le capitaine du navire condamné n'en serait pas plus avancé, parce qu'il serait porteur d'un jugement émané d'un tribunal étranger, sujet à révision en France.

On dirait inutilement que le présent article fait exception à cette règle, par l'attribution qu'il donne au tribunal du lieu de déchargement sans distinction entre les tribunaux français et ceux étrangers. Pour entendre sainement cette disposition, il faut la considérer, en ce sens, que la révision ne doit pas être faite en France, toutes les fois qu'elle tend à faire perdre à quelqu'un une contribution qu'il a payée de bonne foi et forcément pour le compte de celui auquel il en réclame le remboursement.

Il en est ainsi lorsque l'assuré réclame de son assureur la contribution qu'il a été obligé de payer en pays étranger, d'après un réglement fait par un juge étranger. Il en est de même quand le capitaine, mandataire de l'un des chargeurs, aura été obligé de payer à tout autre la contribution à une avarie réglée dans l'étranger, afin de libérer la pacotille dont il avait la gestion. On doit, à cet égard, adopter la doctrine d'Émérigon (1), puisque le Code n'a apporté sur ce sujet aucun changement à l'ordonnance.

Mais il n'en est pas de même lorsque le capitaine ou son armateur, au lieu de réclamer le remboursement d'une contribution payée forcément et de bonne foi, vient réclamer, pour lui-même, une contribution à une avarie qu'il a fait régler dans son propre intérêt, et qu'il s'est fait adjuger en l'absence du consignataire.

---

(1) Tom. 2, pag. 336.

Le système contraire, qui tendrait à rendre obligatoire, en France, un réglement d'avarie fait dans l'étranger, serait en opposition avec l'intérêt du commerce et le droit des Français.

On sent facilement qu'un réglement de cette nature, fait sans contradicteurs, au mépris des règles qui régissent le commerce français, ne saurait être un titre suffisant et exécutoire en France, lorsqu'il n'y a pas des tiers intéressés forcément et de bonne foi, et qu'il ne s'agirait que de réaliser une surprise faite à un juge étranger, entre des parties où tout se trouve au même état qu'à l'époque de la demande formée devant le juge étranger.

Il est donc indifférent que le juge français procède au réglement suivant la législation française, ou qu'il réforme et régularise le réglement qui aurait incompétemment été fait par le juge étranger. Valin (1) établit même, qu'un réglement d'avaries fait par un juge compétent est sujet à révision pour celui qui n'y a point assisté ou n'y a pas été représenté. « Au surplus, dit-il, la contribution doit être réglée avec les parties intéressées, qu'elle soit judiciaire ou extrajudiciaire ; sans quoi elle n'obligerait que ceux qui y auraient acquiescé. Sentence de Marseille, du 30 janvier 1750. »

En quel lieu que soit réglée l'avarie, lorsque toutes les parties intéressées sont présentes ou représentées, elles peuvent, comme en toute autre matière, procéder au réglement à l'amiable et nommer des experts pour faire les opérations nécessaires d'évaluation et de répartition.

---

(1) Tom. 2, pag. 192.

Dans tous les cas, les experts doivent prêter serment avant d'opérer.

Le capitaine doit faire les diligences nécessaires, dans tous les cas où le propriétaire est absent; mais lorsqu'il est présent, c'est à lui qu'il appartient de les faire.

Si ces diligences n'étaient faites ni par le propriétaire, ni par le capitaine, tout chargeur particulier sur le navire pourrait les faire, parce qu'il suffit d'avoir intérêt, pour être écouté en justice.

L'action en contribution et réglement d'avarie doit être introduite contre les consignataires; mais en quel nombre qu'ils soient, il suffit de les appeler en la personne de deux d'entre eux. On doit considérer les consignataires d'un même chargement, bien qu'ils aient des intérêts distincts, comme formant une masse légalement représentée par deux d'entre eux. La signification des pièces justificatives est légalement faite en leur personne et par suite à leur avoué dans l'instance.

Il n'en est pas de même des masses d'assureurs, lorsque les assurés exercent leur recours contre eux. Ils doivent être assignés et poursuivis individuellement d'après les principes que nous avons eu l'occasion de développer à cet égard. Émérigon, (1) qui nous transmet ces règles, les appuie de la jurisprudence du parlement d'Aix, et cite un arrêt du mois de juillet 1781, infirmatif d'une sentence de l'amirauté de Marseille, qui avait accueilli une assignation donnée contre une masse d'assureurs en la personne de deux.

---

(1) Tom. 2, pag. 336.

Art. 415.

Les marchandises jetées sont estimées suivant le prix courant du lieu de déchargement; leur qualité est constatée par la production des connaissemens, et des factures, s'il y en a.

Le présent article réunit les dispositions des articles 6 et 8 de l'ordonnance, au même titre.

Ce n'est point d'après ce qu'ont coûté les marchandises jetées que leur valeur est fixée pour établir le remboursement qui doit en être fait, mais d'après leur valeur au lieu du déchargement, disposition que nous avons déjà vue à l'article 402, et qui sera répétée à l'article 417 ci-après.

La loi veut que le propriétaire soit dans la même position que les autres chargeurs, dont les marchandises ont été respectées pendant le jet. Il indique, dans cet esprit, la seule mesure convenable; à défaut de sa marchandise jetée, le propriétaire en a le prix qu'il en aurait obtenu, si elle lui avait été consignée, et cela d'une manière indépendante du bon ou du mauvais succès de sa spéculation.

Il est inutile d'examiner, si, par le prix qui lui est alloué, il sera en bénéfice ou en perte, il sera au même état qu'il eût été, si la marchandise n'eût pas été jetée. C'est ce qu'ordonne la loi, c'est ce qu'exigeait la justice. Il ne faut pas que celui dont la marchandise a été jetée, soit dans une position différente et plus ou moins heureuse que celui dont la marchandise a été conservée.

Cette disposition peut paraître en contradiction

avec celles de l'article 339 qui veut que, lorsque le coût de la marchandise n'est pas justifié par les factures d'achat, il soit établi *suivant le prix courant au tems et lieu du chargement.*

Cette contradiction n'est qu'apparente, car chaque disposition s'applique à des circonstances différantes.

Nous n'avons cessé de répéter que l'assurance n'est et ne peut être qu'un moyen d'être indemnisé des résultats des fortunes de mer, et nullement un moyen d'acquérir des bénéfices. Les principes maritimes, répétés par le Code, défendent sévèrement de faire assurer le bénéfice espéré.

L'article 339 est placé dans le titre *des assurances*, et la loi veut que, lorsque le sinistre majeur frappe l'objet assuré, le propriétaire soit indemnisé du coût et qu'il ne puisse réaliser le moindre bénéfice, au moyen de l'assurance.

Nous examinons à présent les titres *des avaries* et *du jet et de la contribution*, et comment doivent être répartis les résultats des événemens et fortunes de mer, entre des intéressés au même titre, sur le navire qui a opéré un jet pour le salut commun.

Dans cette nouvelle hypothèse, la loi doit être égale pour tous; la règle du coût ne peut être appliquée au propriétaire de la marchandise jetée, lorsque le propriétaire de la marchandise conservée a les avantages du prix de sa chose au lieu de destination.

Dans le cas de perte, comme de bénéfice, sur les marchandises parvenues à destination, tous sont légalement propriétaires sur le pied de la valeur, au jour de l'arrivée. C'est donc sur ce pied que les réglemens d'indemnité doivent être faits entre eux.

Tout autre principe serait faux autant qu'injuste.

Mais, dira-t-on, par suite de la répartition qui aura été établie entre les chargeurs, chacun d'eux exercera son recours contre son assureur, et, en recouvrant l'indemnité qu'il aura supportée dans la répartition générale, l'assureur sera exposé à indemniser son assuré d'un dommage qui aura frappé, en même tems, et sur le coût réel et sur le bénéfice?

Cette objection n'a rien de solide, et pour la repousser il suffit de bien expliquer la différence qui existe dans les deux cas.

Lors du recouvrement d'une assurance, occasioné par un sinistre, qui donne lieu au délaissement, le propriétaire d'une marchandise, qui a coûté 12,000 francs et qui aurait valu 15,000 francs au lieu de la destination, n'a pu faire assurer 15,000 francs et en demander le paiement. Il serait évident que l'assurance lui aurait conservé les 12,000 francs du coût, en lui procurant un bénéfice de 3,000 francs, ce qui est nettement et positivement prohibé par les lois de la matière. Voilà pour le cas du sinistre.

Au contraire, dans le cas d'arrivée au lieu de destination, la spéculation du propriétaire de la marchandise est accomplie, à ses risque, péril et fortune : le sort de cette spéculation est fixé pour lui d'une manière absolument indépendante de l'assurance et des événemens et fortunes de mer.

Sa marchandise, arrivée saine et non sujette à contribution, est, pour lui, une propriété réelle de 15,000 francs, comme elle aurait pu, suivant des révolutions commerciales, n'avoir qu'une valeur de 10,000 francs. Que peut-il, que doit-il avoir, quand il y a jet ou avarie? Il doit avoir, non

plus les 12,000 francs du lieu de départ, mais les 15,000 francs ou les 10,000 francs du lieu de destination.

Quel est le résultat de cette manière de l'indemniser? C'est de le placer dans la même hypothèse où il se trouverait, s'il n'y avait eu ni accident ni fortune de mer. Ce n'est ni le faire gagner, ni le faire perdre.

Puisque le voyage est accompli, à l'assuré seul il appartient de subir le sort de sa spéculation. Ce serait faire entrer les autres chargeurs et son assureur dans le mérite de sa spéculation, et les exposer à en supporter les chances, que d'admettre la règle contraire.

Ainsi, par exemple, la marchandise jetée, d'un coût de 12,000 francs, ne valait, à l'arrivée, que 10,000 fr.; pourquoi faire contribuer le chargeur à une perte sur 12,000 fr., et recouvrer sur l'assureur cette indemnité sur le même pied? pourquoi faire gagner à ce propriétaire de la marchandise jetée les 2,000 fr. dont la perte ne procède ni d'accident ni de fortune de mer, mais seulement de sa mauvaise spéculation?

Les règles simples, comme dit Emerigon, sont toujours les meilleures; nous pouvons ajouter, surtout quand elles sont d'une justice évidente.

Pour arriver à l'estimation prescrite par le présent article, le propriétaire de la marchandise jetée doit produire les connaissemens et les factures, s'il en a, et toutes les pièces et renseignemens qui peuvent faire connaître la qualité des effets jetés, et leur faire obtenir une juste évaluation, suivant le prix courant des mêmes articles au lieu du chargement.

La production de ces pièces n'est utile que pour

cet objet; cependant le coût primitif, sans influence pour la fixation du prix, peut faire reconnaître plus exactement la qualité de la marchandise.

Le Code n'a rien changé à ces principes, et, sous le régime de l'ordonnance, on procédait de la même manière.

Art. 416.

Les experts nommés en vertu de l'article précédent font la répartition des pertes et dommages.

La répartition est rendue exécutoire par l'homologation du tribunal.

Dans les ports étrangers, la répartition est rendue exécutoire par le consul de France, ou, à son défaut, par tout tribunal compétent sur les lieux.

Cette disposition n'existait pas dans l'ordonnance. La répartition des avaries communes procédant de jet ou autrement, comme le réglement des avaries particulières, entre les parties intéressées, étaient faits, en France, par les tribunaux d'amirauté, et, dans l'étranger, par le consul de France, à défaut, par le magistrat compétent du lieu.

Aujourd'hui, et d'après ces nouvelles dispositions, des experts sont nommés en conformité de l'article 414, et ils sont chargés de faire la répartition des pertes.

Ces experts, qui procèdent sous la foi du serment, aux termes dudit article 414, ont la mission

implicite de faire, outre l'évaluation des effets jetés, celle des marchandises sauvées, du navire et du fret, qui doivent supporter la contribution, parce qu'il n'y aurait pas possibilité d'établir un état de répartition, sans, au préalable, avoir fourni l'état des choses qui doivent la contribution.

Ces estimations faites, l'état de répartition, confectionné par les experts, est rendu exécutoire par l'homologation, savoir :

En France, par le tribunal de commerce de la localité, à défaut, par le tribunal civil qui le remplace, et en exerce les fonctions;

Dans l'étranger, par le consul de France, et, à défaut, par le magistrat du lieu, ou par l'officier public ayant, dans le pays, cette attribution.

Nous croyons convenable de donner ici le modèle d'un réglement d'avarie et d'un état de répartition. Comme nous y avons prévu à peu près tous les cas, on pourra y recourir utilement. Il ne sera nécessaire que de changer les sommes, et de supprimer les articles de dommages relatifs aux accidens qui n'auront pas eu lieu.

Pour établir un pareil état d'avarie et de répartition, il faut feindre un voyage accompagné d'accidens et sinistres divers, tels qu'on pourra les voir dans la navigation que nous allons donner pour exemple.

Le navire *Le Bon Frère*, capitaine Gabriel, armé par M. Antoine, est parti d'un des ports de la Chine pour faire son retour à Dunkerque.

Il est attaqué par un pirate près la côte de Coromandel. Il est pris après un combat de demi-heure, dans lequel deux de ses matelots ont été blessés.

Après beaucoup de débats avec le capteur, le

capitaine Antoine obtient la rançon de son navire, moyennant un baril de poudre d'or appartenant à M. Ytasse.

Il continue sa route. Il est assailli par une tempête qui met le navire en péril. Après en avoir délibéré avec son équipage, le capitaine se détermine à faire jet à la mer.

Il jette les ustensiles de cuisine, les quatre canons, vingt caisses de sucre appartenant à M. Jean, et dix caisses de thé appartenant à M. Joseph.

Pendant ce jet, qui a nécessité l'ouverture des écoutilles, la violence des vagues qui traversaient le navire et qui se sont introduites dans la cale, une balle de mousseline appartenant à M. Gandolphe a été atteinte d'eau de mer qui l'a dégradée et réduite à la moitié de sa valeur.

La tempête se calme. Le navire continue sa route; il relâche à l'île de Bourbon, où il laisse ses deux matelots blessés, et il les remplace par deux autres.

Parvenu vers le cap de Bonne-Espérance, il éprouve une nouvelle tempête. Il se défend contre la violence du vent; il prend refuge à l'île Maurice.

Mouillé dans la rade sur deux ancres, la tempête reprend sa violence; le navire est en danger, et, après en avoir délibéré avec l'équipage, le moyen de sauver le navire est de reprendre la mer sans perte de temps, et de couper les câbles, de les abandonner avec leurs ancres, ce qui est exécuté.

Le navire arrive à Cadix pour remplacer les ancres abandonnées à l'île Maurice; le navire y est retenu par ordre du roi d'Espagne pendant un mois, pendant lequel le capitaine remplace

les deux ancres et câbles perdus, et il fait quelques réparations au navire.

Le roi d'Espagne lève l'arrêt, le capitaine Antoine repart, et continue sa route.

Atteint d'une nouvelle tempête sur les côtes du nord de la France, il fait de vains efforts pour regagner la haute mer.

Affalé sur la côte et menacé d'un naufrage prochain, d'après l'avis de l'équipage, le capitaine, en vue du salut commun, fait échouer volontairement son navire à l'embouchure de la Somme, près St-Valery, sur un fond de sable.

Des barques sont frétées pour alléger le navire, elles emportent une partie du chargement à Saint-Valery; une seule périt avec vingt caisses de sucre appartenant à M. Christophe.

Des secours sont donnés au navire allégé; il est relevé et conduit à Saint-Valery.

Le navire reçoit quelques réparations des dommages occasionés par l'échouement et pour la plus prompte extraction des marchandises chargées sur les barques.

Le capitaine repart de Saint-Valery, et arrive à Dunkerque lieu de sa destination.

Un expert est nommé pour faire le réglement et la répartition des avaries.

Il doit le faire conformément aux états qui suivent:

État des pertes qui donnent lieu à la contribution.

1. Loyer, pansement et nourriture des deux matelots, blessés en combattant un pirate, sur les côtes de Coromandel, remplacés à l'île Bourbon......................	500

Report....... 500

2. Ustensiles de cuisine jetés à la mer dans les mers de l'Inde....600
3. Quatre canons..........4000 } 4600

5100

4. Deux ancres abandonnées à l'île Maurice avec leurs câbles....... 1800
5. Nourriture et salaire de l'équipage, pendant un mois, à cause de la détention du navire, par arrêt de prince........................ 1500
6. Loyers des barques frétées pour alléger le navire échoué volontairem.t à l'embouchure de la Somme..2000
7. Frais faits pour le déchouement du navire conduit à Saint-Valery......................2400
8. Réparations du navire pour les dommages causés par l'échouement, et par l'extraction des marchandises chargées sur les barques..................1200 } 5600

} 14000

14,000

8. Un baril de poudre d'or appartenant à M. Ytasse, donné par composition au pirate qui s'était emparé du navire sur la côte de Coromandel, *fret déduit*........ 50,000
9. Vingt caisses sucre appartenant à M. Jean, jetées à la mer pendant la première tempête, qui auraient valu au cours du jour, fret déduit........................ 10,000
10. Dix caisses de thé, appartenant à M. Joseph, évaluées dans le connaissement

A reporter......... 74,000

Report... 74,000

8000 fr., quoiqu'elles eussent coûté 11,000 fr. et qu'elles eussent valu, lors de l'arrivée, 12,000 fr., et attendu que la valeur en ayant été déguisée par le propriétaire, ne doit lui être remboursée que sur le pied de l'évaluation qu'il en a lui-même donnée, ci, (fret déduit), (art. 418.).......... 8000

11. Dommage survenu pendant le jet à la balle de mousseline appartenant à M. Gandolphe, qui eût valu, fret déduit, 12,000 fr., et qui, en l'état, ne vaut plus que 6000 fr., ci.................... 6000

12. Vingt caisses de sucre appartenant à M. Christophe, mises sur une barque qui a péri lors de l'allégement du navire échoué à l'embouchure de la Somme, fret déduit 10,000

98,000

13. Frais d'expertise de la présente opération.............................. 500

Total des dommages à répartir..... 98,500

Valeurs sujettes à contribution.

1. Le navire estimé à 120,000 fr., et pour la moitié.................60,000

2. Le fret de tous les objets qui le doivent, d'après les chartes-parties et connaissemens, soixante mille francs, la moitié.........30,000

A reporter....90,000

Transport.......	90,000	94,100
3. Montant de l'évaluation des dommages éprouvés par le navire, compris dans les articles 1, 2, 4 et 7, les articles 3 et 7 ne devant pas contribuer...............	4100	
5. Ytasse pour son baril de poudre d'or, donné en composition au pirate..		50,000
6. Jean pour 20 caisses sucre jetées à la mer dans la tempête...............		10,000
7. Joseph pour 10 caisses de thé, jetées à la mer..........................		8,000
8. Gandolphe, pour une balle de mousseline avariée pendant le jet..........		12,000
9. Christophe, pour 20 caisses de sucre mises sur une barque pour alléger le navire et péries avec ladite barque...		10,000
Julien, pour 10 balles de mousselines évaluées à......................		120,000
Philandro pour 30 balles café évaluées à................................		20,000
Chiaparis { Indigo................ Poivre................ Sucre................ }		69,900
		394,000

Les objets sur lesquels la contribution doit porter s'élèvent, suivant le tableau qui précède, à 394,000 fr.; ils doivent supporter 98,500 fr. montant du tableau des pertes à répartir. Il en résulte que la contribution générale est de 25 pour cent,

et que le tableau des contribuans doit être dressé comme suit.

Le navire et le fret, d'une valeur de 180,000 fr., doivent être portés pour la moitié, qui est de 90,000 fr., à quoi il faut ajouter les dommages éprouvés, et qui sont remboursés par la contribution de 4,100 fr.

Navire.....	94,100	à 25 p. c.....	23,525
Ytasse.....	50,000	»	12,500
Jean.......	10,000	»	2,500
Joseph.....	8,000	»	2,000
Gandolphe.	12,000	»	3,000
Christophe.	10,000	»	2,500
Julien.....	126,000	»	30,000
Philandro..	20,000	»	5,000
Chiaparis..	69,900	»	17,475
	394,000.		98,500.

Le réglement entre l'assuré et l'assureur se fait de la manière suivante.

On suppose que Julien a fait assurer 100,000 fr. sur ses marchandises qui en valaient 120,000 f., il a un découvert de 20,000 f.

Ses marchandises, outre leur contribution à l'avarie grosse, ont éprouvé une avarie particulière de 10 pour cent, montant à 12,000 f.

On fera le tableau suivant.

Contribution de l'avarie grosse...... ..	30,000
Avarie particulière....................	12,000
	42,000

Montant des deux avaries......42,000

Sont à supporter par 120,000 fr., ce qui porte le dividende de la contribution à 35 p. c.

100,000	assurés à 35.................	35,000
20,000	Julien pour son découvert »	7,000
120,000	à 35 p. c.	42,000

Art. 417.

La répartition, pour le paiement des pertes et dommages, est faite sur les effets jetés et sauvés et sur moitié du navire et du fret, à proportion de leur valeur au lieu du déchargement.

Cet article est conforme à l'article 7 de l'ordonnance, au même titre.

C'est en l'état où sont les marchandises sauvées, et dans lequel seraient les marchandises jetées, si elles étaient arrivées, et dans leur valeur actuelle qu'elles doivent être évaluées. La même règle s'observe à l'égard du navire et du fret, parce que tout ce qui a été sauvé par le jet doit contribuer, dans les règles d'une parfaite égalité, à rétablir, entre les mains du propriétaire, le montant intégral de la chose jetée.

C'est d'après le même principe que ce propriétaire, lui-même, contribue, dans la même proportion, à ce rétablissement ; car, s'il ne contribuait pas comme les autres, il conserverait, à leurs dépens, le prix entier de la marchandise jetée, et ne serait pas dans la même position qu'eux.

Les marchandises détériorées par des accidens

quelconques, autres que ceux accessoires du jet, ne doivent être évaluées que sur le pied de leur valeur actuelle, quand même le propriétaire aurait fait des assurances, et aurait action contre ses assureurs, pour les faire rétablir dans leur état primitif. Les droits qui dérivent de l'assurance sont étrangers à la contribution, qui doit être réglée dans les principes de la plus parfaite égalité entre les intéressés : égalité qui ne saurait dépendre de la circonstance que les uns seraient assurés et les autres ne le seraient pas.

Le fret contribue aussi, quoiqu'il ne soit que le fruit civil du navire, qui contribue de son côté.

Cette contribution du navire est dans les règles de la justice, puisqu'il doit sa conservation au jet qui l'a sauvé, comme les autres choses.

On pourrait croire, au premier aperçu, que le fret et le navire sont favorisés dans ce système de contribution, puisqu'ils n'y sont appelés que pour la moitié de leur valeur actuelle, d'autant que le navire compense, par le fret, la détérioration qu'il a éprouvée par le voyage,

En examinant cette question de plus près, on peut se convaincre facilement du contraire.

D'abord, il est de la dernière évidence que le navire, après un voyage terminé, est nécessairement plus ou moins usé et détérioré, et s'il contribuait dans sa valeur primitive, le propriétaire serait lésé dans l'application de la règle d'égalité, qui régit la matière, puisqu'on évalue, au prix actuel, les marchandises dont la valeur a diminué de prix.

D'autre part, on doit considérer que le fret n'est que le fruit civil du navire et la juste représentation des dépenses faites pour son armement et des

détériorations qu'il a éprouvées pendant le voyage. Ainsi, lorsqu'on fait contribuer, en même temps, et le navire et le fret, il a dû paraître juste de ne prendre la contribution que sur la moitié des deux valeurs réunies, pour que le propriétaire ne fût pas lésé, ces deux moitiés de valeur élevant toujours la somme contribuante au dessus de ce que vaudrait le navire dans sa totalité actuelle.

Le fret doit être évalué, par les experts, d'après les bases à peu près certaines que l'on peut mettre sous leurs yeux, d'après les chartes-parties et les connaissemens.

Il n'y a lieu à aucune distinction, soit pour le remboursement des objets jetés, soit pour les marchandises soumises à la contribution, entre celles chargées au lieu du départ et celles chargées dans le cours du voyage.

Les marchandises chargées en cours de voyage doivent contribuer comme les autres, lorsqu'elles sont sauvées, et elles doivent être remboursées quand elles ont été jetées.

Il n'y a, dans l'hypothèse que nous examinons, qu'à vérifier si le capitaine avait ou non le droit de toucher et faire échelle.

Ce n'est que dans le dernier cas que, se trouvant en contravention, il serait passible de dommages-intérêts envers les intéressés.

Par la même raison, les marchandises laissées en route et déchargées dans les lieux d'échelle, bien qu'elles n'aient pu être retirées qu'en payant le fret entier, ne sont pas sujettes à la contribution, parce que le fait de l'absence de ces marchandises est supérieur à toutes les fictions de droit, et que la règle qui les a soumises au paiement du fret entier, est tout-à-fait étrangère à l'espèce. Enfin

ces marchandises ne doivent pas leur salut au jet, et par conséquent elles ne doivent pas y contribuer.

Il en est de même des marchandises qui, antérieurement au jet, auraient été vendues pour faire face aux réparations du navire.

On peut objecter contre cette dernière décision que la marchandise vendue devant être payée à l'arrivée par l'effet de la contribution, le jet qui a produit l'arrivée, a conservé à la marchandise vendue son droit à la contribution, et ce droit, qui eût péri, sans le jet, qui l'a conservé, doit sa contribution à l'instar des objets sauvés.

Nous pourrions répondre qu'aux termes de l'article 298, le propriétaire de la marchandise vendue pour les besoins du navire, doit être payé dans le cas d'arrivée comme dans le cas de perte, et cette réponse serait sans réplique, puisque le texte de la loi est précis.

Mais comme nous avons trouvé cette disposition contraire aux principes de la matière, nous devons en chercher une autre. Nous la puiserons dans le texte même de la disposition.

Cette disposition ne soumet à la contribution que les objets sauvés par le jet, et nullement les droits qui représentent les objets sauvés. Or, il n'est pas permis d'arriver à l'application des lois positives par des fictions. Les droits des propriétaires ne sont soumis à aucune contribution ; ils ne doivent donc pas contribuer. La présence seule des marchandises sauvées établit contre elles un titre à la contribution. Hors ce cas, il n'y a pas de contribution possible.

Il en est des cas de vente comme de la circonstance de la marchandise assurée que l'on pourrait

dire conservée et représentée par l'assurance. Ces circonstances sont étrangères au cas que nous examinons, et ne peuvent pas permettre d'ajouter au texte de la loi.

Nous avons établi, dans la discussion qui précède, et dans nos observations sur l'article 415, que les dispositions de cet article sont applicables aux avaries particulières entre l'assuré et son assureur, sous le rapport de la valeur à donner à la marchandise au lieu de la destination.

Nous revenons particulièrement sur ce point, parce que nous n'ignorons pas qu'il s'est établi une jurisprudence contraire que nous réprouvons.

On prétend que l'assureur, pour se libérer de l'avarie soufferte par la marchandise, doit être quitte en payant à l'assuré la différence du prix actuel de la chose avariée, avec le prix du coût, et qu'en lui demandant le rétablissement de la marchandise, au même état où elle serait sans avarie, c'est exiger de lui, non-seulement le dommage survenu par fortune de mer, mais encore le bénéfice que l'assuré aurait fait sur la marchandise.

On soutient encore que lorsque la marchandise est évaluée dans la police, le montant de cette évaluation doit servir de règle pour le réglement de l'avarie, l'assureur ne devant à l'assuré que la différence de valeur entre le prix auquel l'avarie a réduit la marchandise et le prix de son évaluation.

Sur cette dernière prétention, nous ne voyons, sous aucun rapport, qu'une évaluation porte la moindre altération au droit quelconque, existant avant l'évaluation, ou qui existerait sans elle. Elle ne nous paraît susceptible, en aucune manière, d'introduire un droit nouveau; elle n'a et ne peut

avoir d'autre effet que de constater le cours, au jour de l'assurance, de la marchandise assurée, et de dispenser l'assuré de toute justification ultérieure, à cet égard.

Il ne faut pas perdre de vue, 1° qu'il n'est permis, sous aucun prétexte, de faire assurer au-delà de la valeur; 2° que la marchandise doit être assurée, suivant le cours du jour du chargement et non sur le pied du coût, lorsque, par les variations survenues dans les prix, les articles destinés au chargement ont augmenté ou diminué de prix des achats faits depuis long-temps.

L'autorisation que donne le législateur d'évaluer les objets assurés, on pourrait dire même, l'invitation que la disposition contient, n'a d'autre but que de fixer ce cours du jour, pour éviter toute contestation ultérieure; mais il est bien entendu que cette évaluation sera faite avec équité et exactitude.

Comment pourrait-on l'entendre autrement, lorsque, par d'autres dispositions, les évaluations frauduleuses frappent les assurances de nullité, et lorsqu'il y a, en même temps, la prohibition la plus sévère de faire assurer le bénéfice espéré?

Il faut donc dire affirmativement que l'évaluation n'est autre chose que le cours constaté du jour où le chargement a été effectué. Il n'y a aucune différence entre l'assuré qui présente l'évaluation contenue dans la police et celui qui, lors de la perte, présente un certificat légal du cours du jour où la marchandise a été chargée.

Loin de nous toute autre conséquence, et surtout celle que l'évaluation doit servir de règle dans tous les cas. Il ne faut pas la sortir de ses limites;

elle ne doit jamais produire que la constatation du cours.

Quelles sont les autres objections qu'on propose contre notre système?

En rétablissant, au lieu du reste, la marchandise telle qu'elle eût été sans avarie, l'assureur paiera à l'assuré le bénéfice qu'il aura fait sur la marchandise.

Soit: s'il y a du bénéfice.

Mais s'il y a de la perte?

L'objection tombe d'elle-même, par cela seul qu'il y a incertitude, et qu'il peut y avoir bénéfice ou perte.

Mais allons plus loin, et examinons la question sous le rapport du bénéfice ou de la perte éventuelles.

Quelle influence doivent avoir, dans le réglement des avaries, le bénéfice ou la perte que peuvent éprouver les objets assurés?

Voilà toute la question.

En évaluant la marchandise ce qu'elle vaut, au lieu du reste, l'assureur supportera, à titre de perte, le bénéfice de l'assuré, s'il y en a: il bénéficiera, contre lui, la diminution du prix éprouvé par la marchandise.

En réglant l'avarie par le prix du coût ou de l'évaluation, l'assureur ne tiendra pas compte du bénéfice qu'aurait fait l'assuré, mais il l'indemnisera de la diminution du prix éprouvé par la marchandise.

Lequel de ces deux systèmes est plus juste et mieux dans les principes de la matière?

Quelques réflexions doivent suffire pour éclaircir tout doute à cet égard.

L'assureur est tenu de réparer le dommage souffert par la marchandise.

Comment cette réparation peut-elle avoir lieu d'une manière complète et suivant le vœu de la loi?

L'assuré avait dix pièces de vin ou dix pièces de drap. Neuf pièces arrivent saines, la dixième est détruite par l'avarie.

Que doit faire l'assureur pour réparer le dommage?

Il doit fournir à l'assuré une pièce de vin ou de drap de même qualité que les neuf autres. En agissant ainsi, il met l'assuré au même état où il serait si les dix pièces étaient arrivées sans avarie. Il ne lui donne aucun bénéfice puisqu'il ne lui donne que ce qu'il aurait si la marchandise était arrivée saine.

Pour savoir s'il lui conserve un bénéfice ou s'il le laisse dans la perte de spéculation qu'a éprouvée la marchandise, il faut comparer le prix du lieu du reste avec le prix du coût, ou celui porté par l'évaluation; opération fort inutile, s'il est constant que l'assureur doit réparer le dommage existant, quel qu'il soit.

Mais en abordant franchement la question, nous dirons: oui, l'assureur doit tenir compte du bénéfice, comme il doit s'abstenir de supporter la diminution qu'aura éprouvée la marchandise.

Pourquoi cela? Parce que le voyage est consommé, parce que, dans un voyage consommé, il ne peut plus être question de *bénéfice espéré*, et que le bénéfice ou la perte de la spéculation ne regardent que l'assuré, et que l'assureur n'a rien à y voir.

Il est bien étrange, ce système nouveau, qui

aurait l'effet de rejeter sur l'assureur le résultat d'une mauvaise spéculation faite par un assuré.

Quoi ! un négociant fait assurer 10,000 francs, prix coûtant d'une partie de blé, qui arrive, au lieu du reste, avec une avarie qui en détruit le cinquième, mais les blés n'eussent valu, arrivés sains, que 5,000 francs, c'est-à-dire, la moitié du prix primitif.

L'avarie réduit le prix de ces blés à 4,000 francs, et tandis qu'il n'y a que 1,000 francs de dommage, l'assureur aura à payer 6,000 fr., c'est-à-dire, 1,000 fr. de dommages réels, et 5,000 fr. pour couvrir l'assuré de sa fausse spéculation.

Peut-on admettre une pareille proposition ?

Examinons la proposition contraire. Voyons si elle est plus naturelle. Ses conséquences seront-elles plus ou moins effrayantes ?

Les blés arrivent avec un bénéfice du quart de leur valeur primitive. Ils valent, au lieu du reste, 12,500 francs au lieu de 10,000 francs qu'ils ont coûtés. L'avarie est toujours du cinquième, elle est par conséquent de 2,500 francs.

L'assureur paie ces 2,500 francs, il ne paie que le dommage qu'a éprouvé la marchandise. Mais ces 2,500 francs constituent un bénéfice pour l'assuré, puisqu'il a déjà ses 10,000 francs, valeur du coût dans les blés détériorés. Il gagnera donc avec l'assureur 2,500 francs représentant le bénéfice produit par la marchandise.

Nous répondons : Il ne gagne rien, puisqu'on ne fait autre chose, pour lui, que de rétablir la marchandise au même état qu'elle aurait été s'il n'y avait pas eu d'avarie. Au surplus ce n'est pas l'assurance qui donne le bénéfice, c'est le fruit d'une sage spéculation consommée par l'arrivée.

Dans le système contraire l'assureur ne paierait rien, puisque l'assuré aurait son capital primitif de 10,000 francs.

Nous demandons s'il est possible de soutenir que l'assuré aura fait et dirigé une spéculation avec intelligence au profit de son assureur; s'il a payé une prime pour être privé de l'effet de son assurance, et s'il doit être privé des avantages de sa spéculation en faveur de son assureur, qui lui a garanti l'arrivée de sa marchandise saine au lieu du reste, et si cette assurance, faite à tous risques, contient implicitement la chance de franc d'avarie, jusques à concurrence du bénéfice que la spéculation doit produire à l'assuré ?

Lequel de ces deux systèmes doit être préféré?

Mais il n'y a pas à choisir.

La loi est précise, à cet égard.

Elle défend seulement de faire assurer le bénéfice espéré.

L'assuré, qui a 10,000 francs de coût primitif, ne peut faire assurer que 10,000 francs; mais, lorsqu'il a fait assurer la somme entière, l'assureur doit supporter entièrement les dommages qui surviennent par fortune de mer.

La réparation de ces dommages doit être entière et ne doit point être atténuée par des sophismes. L'assuré paie la prime entière; le dommage doit être réparé en entier.

Nous devons convenir que la loi ne dit nulle part, qu'en matière d'avarie particulière, il faut estimer la marchandise ce qu'elle vaut au lieu du reste. Mais la loi ne dit rien de contraire, et on doit induire son intention de ce qu'elle ne dit rien à cet égard et de ce qu'elle le dit, en termes ex-

près, en matière d'avarie grosse, aux articles 402, 415 et 417.

Dans quelques juridictions commerciales, on estime les marchandises, sur le pied de leur valeur au lieu du reste, et l'on fait figurer l'assuré pour un découvert constitué par le bénéfice acquis à la marchandise. Par ce moyen l'assuré contribue à l'avarie pour son découvert.

Cette manière d'opérer est moins injuste, lorsqu'il y a bénéfice sur la marchandise, mais elle est arbitraire. Elle ne sauve pas la difficulté, lorsque la marchandise, au lieu du reste, offre plus ou moins de diminution dans le prix primitif.

Le système que nous combattons a été introduit par les assureurs, qui cherchent toujours à diminuer la masse des dommages qui pèsent sur eux, et s'il a été admis par la jurisprudence, c'est parce qu'il a été mal repoussé par les assurés, quand ils avaient le moyen de faire triompher le système contraire.

Est-ce adresse de leur part?

Tout nous porte à le croire.

Ce système peut être extrêmement favorable aux assurés, au moyen des évaluations que les assureurs consentent avec la plus grande facilité.

Il est sensible que, dans l'exemple que nous avons présenté, si l'assuré évalue ses blés à 12,500 francs et fait couvrir cette somme, il s'assure les avantages que notre système lui refuse en cas de diminution du prix dans la marchandise assurée; mais, dans tous les cas de perte ou d'avarie, un bénéfice réel et à l'abri de tout événement de 2,500 francs.

Il renonce seulement au bénéfice éventuel plus élevé que pourrait donner la marchandise suivant

le prix au lieu de destination. Ce sacrifice chimérique n'est rien en comparaison des avantages certains qu'il se ménage.

En cas de perte, il recouvre 12,500 francs et par conséquent un bénéfice de 2,500 francs.

En cas d'arrivée, *pourvu qu'il y ait avarie*, l'assureur est obligé de lui faire valoir sa marchandise 12,500 francs, quel qu'en soit le prix au lieu du reste, il gagne tout de même 2,500 francs.

Voilà où conduisent les mauvais systèmes.

L'assuré se retranche dans une position où il doit désirer la perte ou tout au moins l'avarie dans la chose assurée.

Faut-il s'empresser d'adopter ce système nouveau?

Hâtons-nous de le proscrire, dans l'intérêt de l'assuré, de l'assureur, de la morale et des vrais principes.

Il favorise les spéculations adroites, tue les opérations fanches et loyales.

Nous ne pouvons nous défendre, en terminant ces observations, de répéter ce que nous avons déjà dit fort souvent. qu'on ne saurait porter trop d'attention et de sévérité dans les évaluations que la loi autorise dans de bonnes vues, et qui sont la source des conséquences les plus désastreuses, lorsqu'on les pousse à l'extrême.

Nous venons de montrer les inconvéniens du système généralement adopté pour le réglement des avaries particulières entre l'assuré et l'assureur, lorsque, dans l'intention de se conformer à la loi, on croit devoir régler le dommage comparativement à la valeur des objets assurés au lieu du départ ou à l'évaluation contenue dans la police d'assurance.

Les inconvéniens sont plus graves encore lorsqu'on prétend appliquer le système que nous réprouvons au réglement des avaries grosses entre l'assuré et l'assureur.

A cet égard les défenseurs du système que nous combattons n'ont pas même le prétexte de chercher à se conformer à la disposition de la loi qui défend à l'assuré de faire profit et de s'avantager, en cas de perte, au moyen d'un contrat d'assurance, accusation qui porte à-faux comme nous l'avons démontré.

Le système qu'on nous oppose sur ce point est évidemment contraire à la loi, car l'article 402 porte « que le prix des marchandises est établi par « leur valeur au lieu du déchargement. »

Nos adversaires disent : Rien de mieux pour régler les droits entre le capitaine pour la moitié du navire et du fret, et les consignataires pour leurs marchandises. Mais une fois la contribution fixée par l'état de répartition, le réglement entre l'assuré et l'assureur doit avoir pour base la valeur de la marchandise au lieu du départ, ou soit l'évaluation contenue dans la police d'assurance, et c'est cette valeur et non celle à laquelle les marchandises ont été évaluées au lieu du reste qui doit supporter la contribution fixée.

Ainsi, si la marchandise a été évaluée dans la police d'assurance à 10,000 fr., et qu'au lieu du reste l'évaluation ait été portée à 12,000 fr.; si la contribution de l'assuré à raison de 5 p. 0/0 s'est élevée à 600 francs; s'il a payé ces 600 fr., l'assureur ne doit pas lui rembourser intégralement cette somme; mais seulement 5 pour cent sur 10,000 f., prix du départ, et par conséquent 500 francs.

Nous ne concevons pas comment on peut pro-

poser un pareil système. Celui relatif aux avaries particulières n'est sans doute pas plus fondé; mais il est appuyé par quelques raisons spécieuses. Ici nous ne voyons aucun motif qui puisse raisonnablement soutenir une pareille opinion.

L'assuré a supporté dans l'avarie grosse 600 fr., il les a payés; à quel titre voulez-vous vous soustraire à l'action d'indemnité qu'il a contre vous, et par laquelle il ne vous demande que ce qu'il a été forcé de payer?

De quel droit venez-vous reviser le réglement général qui a eu lieu sous l'autorité de la justice et qui a été fait dans les formes voulues par la loi?

Vous prenez texte dans la différence de l'évaluation donnée au lieu du reste, en ce qu'elle diffère de celle portée en la police d'assurance.

Mais tout est régulier à cet égard : votre police contient le prix du cours à l'époque du départ, comme le réglement général contient le prix du cours au lieu du reste à l'époque de l'arrivée, ce qui est conforme à la loi.

Mais la marchandise ayant été estimée au lieu du reste 2,000 francs de plus qu'elle n'avait coûté, elle contribue sur son bénéfice comme sur sa valeur réelle, et l'assureur ne doit pas, par une contribution abusive, conserver le bénéfice à l'assuré, parce que l'assurance ne doit pas être un moyen de gagner.

Nous avons répondu dans la discussion qui précède, et nous avons justifié que rien ne serait plus légitime que cette conservation du bénéfice, s'il en était ainsi, parce que le bénéfice n'est pas dû à l'assurance, mais à la sage spéculation; qu'il ne s'agit pas d'une marchandise en perte, et sur laquelle on prétende recouvrer un bénéfice espéré, mais d'une

marchandise heureusement arrivée, et dont le risque est terminé et le bénéfice acquis à l'assuré.

Mais s'agit-il de bénéfice ou de perte dans la question qui nous occupe actuellement?

N'a-t-on pas évalué toutes les marchandises du chargement au cours du jour de l'arrivée au lieu du reste?

La loi n'est-elle pas égale pour tous?

Le résultat n'est-il pas le même?

Que toutes les marchandises soient évaluées au prix coûtant ou au prix du lieu du reste, la répartition n'aura-t-elle pas toujours le même résultat?

La cargaison au lieu du départ valait 100,000 fr., elle vaut 200,000 fr. au lieu de l'arrivée; elle doit fournir une contribution de 20,000 fr. : on demandera 10 pour cent de la valeur aux contribuables.

Si l'on demandait sur le pied du cours au lieu du départ, on demanderait vingt pour cent aux contribuables sur 100,000 fr., ce qui produirait la même somme de 20,000 fr. Il est donc égal que ma marchandise ait été évaluée 20,000 fr. pour fournir 2,000 fr. à raison de dix pour cent, ou qu'elle ait été portée à 10,000 fr. pour fournir la même somme de 2,000 fr., à raison de vingt pour cent.

Il est évident qu'à quelque légère variation près, toutes les marchandises n'éprouvant pas le même bénéfice ou la même perte, le résultat de la contribution doit être à peu près le même, soit que l'on se règle par le prix du départ ou par le prix de l'arrivée, puisque la base de la contribution est la même pour tous.

L'objection de faire contribuer sur le bénéfice tombe donc d'elle-même, puisque la contribution serait la même si elle était basée sur le prix coûtant.

Mais il peut arriver que ma marchandise n'ait bénéficié que d'un cinquième, et qu'elle ait été portée de 10,000 f. qu'elle avait coûté, à 12,000 f., prix du cours à l'arrivée; tandis que toutes les autres marchandises auraient doublé de valeur, et auraient été portées à ce double prix.

Ma marchandise dans ce cas aura contribué de quatre dixièmes de moins qu'elle n'aurait dû contribuer, et l'assureur aurait le droit de me faire contribuer pour un dixième, et en dernière analyse il ne supporterait que la moitié de ce qu'il aurait dû supporter dans son propre système.

Enfin pour savoir si ma marchandise paie, d'après l'état de répartition fait au cours de l'arrivée, plus ou moins qu'elle n'aurait payé si on avait pris pour base le prix coûtant de toutes les marchandises du chargement, il faut donc refaire cet état de répartition dans son entier.

Car, ce serait opérer faussement que de se borner à dire : votre marchandise avait coûté 10,000 fr., elle a été évaluée 12,000 fr., et a supporté une contribution de 600 fr. à raison de cinq pour cent. Je vous paierai 5 p. c. sur 10,000 f., et par conséquent 500 fr.

Il faut connaître l'effet des autres évaluations et le résultat de l'ensemble.

Nous demanderons si cela est praticable.

Quand même on aurait, au lieu où l'assurance a été faite et doit être recouvrée, tous les élémens nécessaires pour un pareil travail, il serait contre tout bon sens de le proposer.

Le réglement d'avarie commune doit être fait au lieu du reste de la manière que la loi le prescrit, et au moyen de l'acquittement de chaque contribuable, il devient définitif, et a toute l'autorité de

la chose jugée. Il y a plus; si l'on venait à reconnaître qu'il y a des erreurs palpables, il ne serait permis à personne de les redresser, et le consignataire qui a payé de bonne foi la contribution consacrée par l'autorité compétente, par un jugement acquiescé par toutes les parties, n'est pas tenu d'en justifier l'exactitude et la régularité; il doit purement et simplement se faire rembourser par son assureur ce qu'il a payé, sauf à contribuer pour son découvert, s'il en a, c'est-à-dire, s'il a fait assurer moins que le coût ou l'évaluation portée par la police.

Tout autre mode est contraire à la loi et vicieux.

Ainsi jugé par le tribunal de commerce de Marseille le 21 août 1826 entre Speicer et compagnie contre leurs assureurs sur le navire danois *Magdalena*. Ce jugement a été confirmé par arrêt de la Cour royale d'Aix du 1er février 1827.

Suivant la législation en usage à Gibraltar, le navire avait contribué à l'avarie grosse pour son entière valeur et le fret pour la demie. Les assureurs ont été condamnés au remboursement de l'entière contribution qu'avait supportée l'assuré.

Emerigon (1) nous donne les règles que nous retraçons, et en atteste l'usage.

On nous assure que l'opinion de ce savant auteur est aujourd'hui abandonnée. S'il en est ainsi, c'est un malheur; mais nous soutiendrons, sans hésiter, que sa doctrine était pure autant que conforme à l'ordonnance à laquelle le Code n'a rien changé, et qu'elle est remplacée par une doctrine qui n'a pas de point fixe, qui est contraire à la justice, à la loi, et est d'une exécution impossible.

(1) Tom. 1, pag. 659.

Par une conséquence des principes que nous venons d'établir, et qui consistent à distinguer le bénéfice à faire des bénéfices acquis, nous ne devons pas négliger un exemple dans l'intérêt des assureurs que nous avons condamnés sur les questions précédentes.

Un navire est assuré avec la faculté de faire des escales, et, par exemple, pour aller à la côte de Guinée et de là en Amérique. Il touche à la côte de Guinée; il y échange sa cargaison contre de la poudre d'or et autres marchandises sur lesquelles il bénéficie de la moitié, en sorte qu'à son départ de la côte de Guinée sa cargaison qui valait, lors du chargement en France, 200,000 fr., qu'il avait fait assurer, vaut, à la sortie de Guinée, 300,000 fr.

Nul doute qu'en cas de sinistre majeur, le délaissement qu'il fait à ses assureurs n'est fait qu'à concurrence des deux tiers de la cargaison actuelle, et qu'il concourt au sauvetage pour le tiers.

Mais si le navire arrive en Amérique après avoir souffert des avaries, comment seront-elles réglées?

Nous estimons qu'elles doivent l'être sur le pied de la valeur des marchandises au lieu du réglement, et que l'assuré doit figurer dans le tableau de répartition pour un tiers de découvert.

L'assuré aurait pu, sur les nouvelles de Guinée, faire assurer une nouvelle somme de cent mille francs, alors il n'aurait pas de découvert, et la répartition de l'avarie serait faite sur les 300,000 f. d'assurances prises, 200,000 fr. avant le départ de France et 100,000 fr. depuis son arrivée en Guinée.

Une circonstance peu ordinaire a donné lieu à une contestation devant le tribunal de commerce de Marseille. Le navire *l'Alcyon* est pris sur les atterrages de l'Amérique par un corsaire colombien;

il est repris par une goëlette mexicaine. Il est accordé à cette dernière un huitième de la valeur pour droit de recousse.

Le capitaine de *l'Alcyon*, pour se soustraire à l'estimation arbitraire que l'on voulait faire de la cargaison, se fait autoriser à vendre aux enchères.

Il vend une partie de sa cargaison, environ la moitié, et du produit il acquitte le droit de recousse.

Cette vente aux enchères le soustrait aux plus grandes pertes dont il était menacé par l'évaluation.

Il vend plus avantageusement le surplus de sa cargaison.

L'assuré, ayant, de son gré, renoncé à l'action en délaissement, fait procéder au réglement des avaries.

Il demande à être indemnisé de la perte éprouvée par la vente aux enchères.

Le tribunal accueille la demande, et accorde la différence de la vente aux enchères à la vente tractative qui avait eu lieu postérieurement, par jugement du 14 avril 1827, confirmé par arrêt de la Cour royale d'Aix du 17 août suivant, que nous avons cités à l'article 409, relativement au pacte conventionnel de *franc d'avaries* jusqu'à une quotité déterminée.

Art. 418.

Si la qualité des marchandises a été déguisée par le connaissement, et qu'elles se trouvent d'une plus grande valeur, elles contribuent sur le pied de leur estimation, si elles sont sauvées.

Elles sont payées d'après la qualité désignée par le connaissement, si elles sont perdues.

Si les marchandises déclarées sont d'une qualité inférieure à celle qui est indiquée par le connaissement, elles contribuent d'après la qualité indiquée par le connaissement, si elles sont sauvées.

Elles sont payées sur le pied de leur valeur, si elles sont jetées ou endommagées.

Les dispositions du présent article réunissent celles des articles 9 et 10 de l'ordonnance, au même titre.

On ne les trouvera pas trop sévères, si l'on considère qu'elles ont pour objet de punir le dol et la fraude. Le propriétaire de la marchandise ne saurait se plaindre dans aucun des cas prévus.

Quand on lui paie sa marchandise sur le pied de l'évaluation qu'il en a faite lui-même volontairement, il ne saurait déclarer, à sa honte, qu'il a voulu tromper sur le prix qui se trouve supérieur.

Quand on le fait contribuer sur un prix supérieur qu'il a frauduleusement fixé lui-même, il doit s'estimer heureux que la loi de répression ne soit pas plus sévère, et veuille bien lui conserver la position qu'il s'était lui-même assignée.

On doit toujours, dansce cas, comme dans tous les autres, défalquer, sur le prix de l'estimation, le fret que les marchandises ont payé ou doivent acquitter, opération en quelque sorte indifférente, puisque son effet disparaît à l'égard de tous les chargeurs auxquels elle est appliquée. Elle est

néanmoins indispensable en ce qu'elle aurait l'effet d'augmenter la masse contributive, et porterait une seconde fois contribution sur le fret qui contribue séparément.

Il faut aussi, comme nous l'avons dit à l'article précédent, avoir égard, dans l'estimation, à l'état de dégradation de la marchandise, qui procéderait du vice propre ou de tout autre accident étranger au jet, et ne point s'arrêter au droit que pourrait avoir le propriétaire contre l'auteur du dommage ou contre son assureur, s'il en a.

Nous avons dit que les experts doivent consulter les connaissemens et les factures, pour s'aider de la désignation des marchandises, de leur qualité et même des prix qu'elles ont coûté, pour les évaluer avec justice, ce qu'elles auraient valu, si l'accident du jet n'avait empêché leur arrivée.

La représentation, aux experts, des connaissement et factures des marchandises arrivées, n'est pas moins nécessaire, quoiqu'ils aient sous leurs yeux, matériellement, les marchandises qu'ils doivent évaluer.

Les experts doivent vérifier si ces pièces sont sincères et exactes, et si elles ne sont pas entachées de dissimulation capable d'en élever ou d'en diminuer le prix.

Si ces pièces sont régulières, ils ne doivent pas s'y arrêter, et ils passent outre à l'estimation telle qu'elle doit avoir lieu.

Dans le cas contraire, ils doivent les porter en contribution, conformément aux dispositions du présent article, et les faire contribuer, s'il y a lieu, sur le prix supérieur de l'évaluation portée dans les pièces produites. Les experts doivent néanmoins toujours avoir égard à la détérioration pro-

cédant des causes étrangères au jet, et en déduire le prix du fret.

Art. 419.

Les munitions de guerre et de bouche, et les hardes des gens de l'équipage, ne contribuent point au jet; la valeur de celles qui auront été jetées sera payée par contribution sur tous les autres effets.

Ces dispositions sont conformes à celles de l'article 11 de l'ordonnance, sauf une modification dans la rédaction que nous ferons remarquer ci-après.

Il était naturel de dispenser de la contribution les munitions de guerre et de bouche, qui sont naturellement destinées à la défense du navire et à la nourriture des passagers et des gens de l'équipage, moyens de salut commun: néanmoins, comme cette exemption n'est pas dans la nature de la chose, mais seulement dans sa destination, il faut donc distinguer, dans les munitions de guerre et de bouche, ce qui appartient à l'armement du navire et ce qui appartient à sa cargaison. Ainsi l'exemption ne porterait pas sur une partie du chargement, qui consisterait en approvisionnemens de guerre ou en objets alimentaires destinés au commerce.

Par une conséquence des mêmes principes, les vivres que les passagers ont embarqués pour leur usage particulier, et qui, aux termes de l'article 249, peuvent avoir la destination forcée de nourrir l'équipage ainsi que leurs propriétaires, sont

exempts de contribution. La même exemption est appliquée à leurs vêtemens et à leurs bijoux, comme aux hardes et coffres des équipages. Quant à ces derniers, on comprend même dans l'exemption tous les objets y contenus qui seraient destinés à un petit commerce toléré. Toutefois, ces mêmes objets, exempts de contribution, en font la matière lorsqu'ils ont été jetés pour le salut commun.

Les loyers des matelots sont aussi exempts de contribution, attendu qu'ils sont une charge du fret, qui contribue séparément.

Si le législateur garde le silence sur ces objets, c'est qu'il a déjà pourvu au privilége des gens de mer, par les articles 258, 259 et 260, et qu'il réitérera ci-après les mêmes dispositions à l'article 428.

Le capitaine et les officiers sont compris dans la désignation de *gens de l'équipage*, ainsi que nous l'avons expliqué à l'article 272; mais, pour éviter les difficultés survenues sous le régime de l'ordonnance, qui s'était servie du mot *matelots*, les auteurs du Code ont changé cette expression en celle de *gens de l'équipage.*

Art. 420.

Les effets dont il n'y a pas de connaissement ou déclaration du capitaine, ne sont pas payés s'ils sont jetés; ils contribuent s'ils sont sauvés.

Cet article est conforme à l'article 12 de l'ordon-

nance, au même titre, sauf une rectification importante que nous ferons remarquer.

Ces dispositions sont une conséquence des principes qui ont déterminé l'article précédent. Le législateur veut punir la fraude, ce qui est dans les règles de la justice.

Nous avons vu, à l'article 292, que le capitaine peut faire mettre à terre, dans le lieu du chargement, les marchandises qui ne lui ont pas été déclarées, ou en exiger le fret le plus élevé.

Nous avons conclu de cette disposition que lorsque ces marchandises surchargent le navire, lui occasionent une mauvaise navigation et l'exposent à des dangers, le capitaine a, sans le moindre doute, le droit de les jeter à la mer. Nous ne pensons pas que cette doctrine puisse être contredite, quoiqu'on ne la trouve pas, en termes exprès, dans le texte de la loi.

Mais ici, point de difficulté : le législateur s'explique en termes positifs, et le chargeur coupable, qui ne sera pas indemnisé du prix de la marchandise chargée furtivement, ne sera pas dispensé de la contribution que doivent les marchandises sauvées en faveur des propriétaires, dont le jet des marchandises a opéré le salut commun.

Ainsi, il est du devoir du capitaine, lorsque les circonstances le permettent, de choisir, pour le jet devenu nécessaire, les marchandises qui ne lui ont pas été déclarées, parce qu'elles ne donnent lieu à aucune contribution. Il est à présumer que le capitaine ne manquera pas de leur accorder cette préférence, qui lui est conseillée par son intérêt personnel comme contribuable.

A quels signes reconnaîtra-t-on les marchandises chargées furtivement ?

Ce sont celles dont il n'y a pas de connaissement ou *de déclaration du capitaine.*

Nous avons eu l'occasion d'établir que la justification du chargé doit être faite par la production du connaissement, pièce légale qui fait foi entre les parties, et même à l'égard des tiers.

Nous avons aussi établi qu'il peut arriver que le connaissement soit adhiré, que même il n'en ait pas été fait, ce qui ne prive pas le propriétaire du droit de justifier du chargé par d'autres moyens.

D'après ces principes, qui sont incontestables, on peut dire qu'il y avait mauvaise rédaction dans l'art 12 de l'ordonnance qui se bornait à dire: *Les effets* DONT IL N'Y AURA PAS CONNAISSEMENT.

Toutefois, ces termes n'étaient pas pris à la rigueur; on les entendait comme désignant les marchandises chargées furtivement. En effet, la note 22 sur l'article 8 des jugemens d'Oleron dit: *marchandises non manifestées, lesquelles auront été chargées en cachette. Idem* Loccenius, *de jure maritimo,* lib. 2, cap. 7, n° 4, f° 205; Consulat de la mer, n°s 92, 112, 113, 184 et 254.

Valin, prévoyant le cas où l'absence de connaissement peut procéder de ce que le vaisseau aura mis à la voile trop tôt, ou que le chargeur n'aura pas eu le temps de le faire signer, pense qu'on doit se contenter de la déclaration du capitaine.

Les auteurs du Code ont adopté cette observation de Valin pour rectifier l'article 12 de l'ordonnance, au lieu de se borner à dire, comme elle le faisait: *Les effets* DONT IL N'Y AURA PAS DE CONNAISSEMENT, ils ont ajouté à ce texte OU DÉCLARATION DU CAPITAINE. Nous voilà aujourd'hui légalement sous les règles de la jurisprudence qui avait expli-

qué les termes insuffisans dont s'était servie l'ordonnance.

Valin incline à décider que lorsque les marchandises chargées furtivement, ont été reconnues par le capitaine et constatées dans son livre de bord, et, qu'au lieu de les décharger, comme il en avait le droit, il les a tarifées pour le fret à payer, au plus haut prix que paient les marchandises de la même qualité, cette opération volontaire du capitaine est supplétive du connaissement et met la marchandise hors de l'hypothèse prévue par le législateur, et qui frappe la marchandise furtive d'une incapacité relative, en la privant de toute indemnité par contribution, en cas de jet.

Cette opinion doit être admise sans difficulté dans les circonstances indiquées par Valin, et qui se rapportent au temps antérieur au départ, où le capitaine, ayant l'option de mettre la marchandise à terre ou de lui faire supporter le fret le plus élevé, a opté pour ce dernier parti, et nous ne voyons pas, dans ce cas, comment le capitaine pourrait refuser la déclaration dont la loi se contente à défaut de connaissement.

Nous pensons même qu'en cas de refus de la part du capitaine, le propriétaire de la marchandise peut faire ordonner la représentation du registre du capitaine, et qu'il suffit qu'on y trouve la marchandise tarifée pour le paiement du fret, pour qu'il en résulte la preuve d'un chargement régulier.

Mais il n'en est pas de même lorsque le capitaine ne s'est aperçu du chargement, fait à son insu, qu'après le départ.

Le capitaine, alors, n'avait plus l'option de

mettre à terre la marchandise, ou de la conserver au plus haut fret.

L'inscription sur son registre ne peut plus être considérée comme le résultat de l'option qui lui était déférée. Elle n'est que l'acte nécessaire pour mettre sa responsabilité à l'abri soit envers les douanes, soit envers son armateur ou son affréteur.

Cette inscription sur le registre est alors un acte qu'il faut considérer comme constatant légalement un chargement frauduleux, dont l'auteur doit subir toutes les conséquences, aux termes de la loi.

Art. 421.

Les effets chargés sur le tillac du navire contribuent s'ils sont sauvés.

S'ils sont jetés, ou endommagés par le jet, le propriétaire n'est point admis à former une demande en contribution ; il ne peut exercer son recours que contre le capitaine.

Cette disposition est conforme à l'article 13 de l'ordonnance, au même titre.

Le principe qui veut que le propriétaire de la marchandise sacrifiée pour le salut commun soit indemnisé par la marchandise sauvée par ce sacrifice, ne saurait être appliqué, sans contresens, aux marchandises placées sur le tillac, contre les règles les plus usuelles de la navigation et la prohibition expresse de la loi.

On doit considérer les marchandises sur le tillac comme en conspiration constante contre le salut commun, parce qu'elles surchargent le navire et gênent la manœuvre.

Il y a toujours présomption légale que la position

de ces marchandises est la principale cause du jet, parce que, sans ce chargement dangereux, le navire aurait pu se défendre des mauvais temps et de la tempête, et n'aurait pas été obligé de faire jet à la mer, s'il avait été régulièrement chargé et arrimé, et n'avait pas été gêné dans ses manœuvres.

Sans doute des dispositions précises seront prises à cet égard dans le Code de police maritime annoncé, et néanmoins les auteurs du Code de commerce n'ont pas cru pouvoir se dispenser de tracer les règles relatives en ce qui concerne les contrats maritimes.

On a vu, à l'article 229, que le capitaine répond du dommage qui peut arriver aux marchandises qu'il aurait chargées sur le tillac, *sans le consentement par écrit du chargeur.*

En attendant le Code de police maritime, on voit que, relativement aux intérêts privés, la défense de charger sur le tillac n'est pas absolue, et que la responsabilité du capitaine est couverte par le consentement par écrit du chargeur.

Il n'en est pas de même dans l'hypothèse prévue par le présent article. La loi ne distingue pas si la marchandise est sur le tillac avec ou sans l'autorisation du chargeur.

Dans tous les cas, la disposition est applicable, sans distinction, à toutes les marchandises qui s'y trouvent.

Si la distinction peut avoir quelque effet, c'est seulement pour la conservation des droits du chargeur contre le capitaine, qui a placé, sans son consentement, sa marchandise sur le tillac.

Le capitaine est passible, à son égard, d'un recours entier pour tout le dommage résultant du jet, et tant de la valeur des marchandises jetées, qui n'obtien-

nent aucune contribution, que du dommage que le surplus des marchandises sauvées peut avoir éprouvé à cause du jet.

D'après le même principe, l'assureur n'est tenu à aucune garantie envers l'assuré pour la marchandise chargée sur le tillac, avec ou sans le consentement du propriétaire, quand même le chargement aurait eu lieu sur un navire étranger, et dans un pays étranger où le chargement sur le tillac est autorisé par les usages locaux.

Il faut encore recourir à l'article 229 pour une exception qui n'est point répétée ici, et qui doit être observée.

« Cette disposition n'est point applicable au petit « cabotage. »

Nous avons suffisamment expliqué les motifs de cette exception, à l'article 229, qui ne peut être invoquée par le capitaine qu'autant qu'il ne lui a pas été prohibé de charger sur le tillac. Quand la prohibition existe, la nature du voyage au petit cabotage ne fait plus cesser sa responsabilité (1).

Art. 422.

Il n'y a lieu à contribution pour raison du dommage arrivé au navire, que dans le cas où le dommage a été fait pour faciliter le jet.

Cette disposotion conforme à l'article 14 de l'ordonnance, au même titre, est placée dans l'un et

(1) Sur l'article 229, page 192 du tome 2 du présent Commentaire, volume 1er de la Législation maritime, nous avons donné le texte de l'ordonnance du 18 octobre 1740, contenant la définition des voyages de grand et petit cabotage.

l'autre Code, au titre *Du jet et de la contribution*, et doit être restreinte à l'objet du jet, en ce sens, qu'il ne faudrait pas conclure des expressions génériques qui la constituent, que le navire ne peut éprouver des dommages susceptibles d'être répartis en avarie grosse, que dans le cas du jet, et qu'au-

---

Cette ordonnance a été modifiée par une nouvelle ordonnance du 12 février 1815, dont voici le texte:

« Au château des Tuileries, le 12 février 1815.

Louis, etc.

« Considérant que, depuis quelques années, les maîtres au petit cabotage dans la Méditerranée, ont étendu leur navigation du côté de l'est jusqu'à Naples, et du côté de l'ouest jusqu'au-delà de Barcelonne, sans qu'il en soit résulté aucun inconvénient pour la sûreté des équipages, et l'intérêt des armateurs;

« Considérant aussi que les caboteurs étrangers franchissent également leurs anciennes limites, et que si les navires français étaient restreints pour le petit cabotage dans les limites de l'ordonnance du 18 octobre 1740, qui les fixe, pour la Méditerranée, aux ports compris depuis le cap Creux jusqu'à Monaco, il en résulterait un préjudice réel pour le commerce national;

« Vu les réclamations présentées à ce sujet par la chambre de commerce de Marseille;

« Sur le rapport de notre ministre secrétaire-d'état au département de la marine et des colonies;

« Notre conseil-d'état entendu,

« Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

« Art. 1. Les limites du petit cabotage dans la Méditerranée, qui étaient fixées par l'ordonnance du 18 octobre 1740, aux ports compris depuis le cap Creux jusqu'à Monaco, sont étendues, du côté de l'est, jusques et compris Naples, et du côté de l'ouest, jusques et compris le port de Malaga;

« 2. La navigation aux îles de Corse, de Sardaigne et îles Baléares, sera aussi réputée être navigation de petit cabotage;

« 3. Sera au surplus ladite ordonnance du 18 octobre 1740 exécutée en tout ce qui n'est pas contraire à la présente.»

tant que ces dommages auraient été soufferts par le navire pour le faciliter.

Nous avons examiné les divers cas qui constituent des avaries grosses pour le navire, au titre précédent *Des avaries*, et le présent article n'y apporte aucune modification. Seulement, pendant le jet, les accidens qui l'ont provoqué sont des avaries simples ou particulières au corps, à moins que les dommages qu'il éprouve n'aient été opérés par le jet lui-même, ou pour le faciliter; comme si, dans le trouble de la manœuvre et l'agitation des flots, des cordages ont été coupés, des vergues ont été emportées; ou, si, en jetant des canons ou autres effets de poids, les bordages du navire ont été endommagés; enfin, si, pour extraire du navire les marchandises jetées, on a cru nécessaire d'y faire des ouvertures, de le *saborder*, comme nous l'avons fait observer à l'article 400.

Art. 423.

Si le jet ne sauve le navire, il n'y a lieu à aucune contribution.

Les marchandises sauvées ne sont point tenues du paiement ni du dédommagement de celles qui ont été jetées ou endommagées.

Cet article est conforme à l'article 15 de l'ordonnance, au même titre.

Ce n'est qu'autant que le jet opère le salut du navire et du chargement, qu'il est juste que les objets sauvés réparent le dommage opéré par le jet, qui a produit ce résultat avantageux.

Si, au contraire, l'opération du jet est sans effet,

si elle ne préserve pas du naufrage qu'on voulait éviter; il n'existe plus d'acte qui, ayant opéré le salut commun, mérite de trouver le prix du sacrifice conservateur.

Le navire a subi sa fatale destinée, et n'en a pas été préservé par le sacrifice auquel on avait cru convenable de recourir. Il est, alors, indifférent qu'il y ait eu jet ou qu'il n'y en ait pas eu. Il n'y a plus qu'un naufrage, ce dernier accident prédomine, et doit seul régler tous les droits des intéressés.

Il y a naufrage et présomption de perte entière immédiate pour tous les intéressés. C'est la règle *res perit domino* qui gouverne tout. Ici, le naufrage n'est qu'un exemple, et tout sinistre majeur produit le même résultat. Il en est de la prise comme du naufrage. Le navire pris par l'ennemi, et dont le jet n'a pas suffisamment protégé la fuite, participe aux mêmes règles établies pour le navire naufragé. La recousse, l'abandon, la cessation de l'état de prise par un événement quelconque, ne remet pas sous le joug de la contribution les objets sauvés. Ils ont été définitivement affranchis par la prise, comme par tout autre sinistre majeur. La survenance de l'accident majeur a effacé les événemens antérieurs. Les objets sauvés du naufrage ne doivent rien aux effets jetés antérieurement. *Sauve qui peut* est la règle qui régit le naufrage, comme la *contribution*, dans le salut, par le jet.

L'échouement volontaire du navire produit nécessairement les mêmes effets que le jet, c'est-à-dire, avarie commune et contribution, parce que cet échouement a le même but et le même résultat. Il conserve la cargaison et n'occasione que des dommages partiels au navire, tandis que l'échoue-

ment forcé aurait pu produire la perte entière et du navire et du chargement.

Il est de la sagesse et du devoir du capitaine, qui voit un échouement inévitable, qui ne peut être retardé que de quelques instans, de devancer ce fâcheux accident, de transiger, en quelque sorte, avec lui, pour le rendre moins funeste. Le capitaine qui est trop affalé sur la côte, qui se voit dans l'impossibilité des'en tirer, à cause des courants et des vents forcés qui l'y repoussent, peut encore, quelquefois, choisir, en quelque sorte, le lieu où il se résigne à subir la catastrophe. Il peut éprouver cette nécessité pour se soustraire aux poursuites de l'ennemi. Il serait coupable de négliger ce dernier moyen, qui laisse encore quelques espérances de salut. On sent la différence d'un échouement forcé sur des rescifs, ou d'un échouement volontaire dirigé sur un fond sablé.

Lorsque, par l'effet de cet échouement volontaire, le navire est sauvé avec sa cargaison, les dommages éprouvés par le navire, et les frais faits pour le relever et le remettre en état de navigation, les frais d'allège pour décharger partiellement le navire et faciliter son relèvement, les frais de rechargement, et tous autres accessoires, constituent une avarie commune, objet d'une contribution générale.

On verra dans l'article suivant que les sinistres majeurs, qui peuvent survenir ultérieurement, n'altèrent pas le droit acquis à la contribution.

Mais si l'échouement volontaire n'opère pas le salut commun, qui en était l'objet, si la même tempête, si la continuation du mauvais temps, sauf même quelques interruptions, pendant lesquelles on sauverait une partie de la cargaison,

finissent par opérer un naufrage complet et le bris du navire échoué, l'échouement volontaire ne laisse plus de traces; on ne peut plus voir, dans l'événement, que le sinistre majeur complet, que n'a pu empêcher l'échouement volontaire.

Il n'y a plus d'avarie commune ni de contribution, *chi salva salva, chi perde perde.*

Il faut que le salut commun ait été opéré momentanément, que le navire ait été déchoué et qu'il soit survenu une nouvelle tempête, un nouveau sinistre *in alio loco*, pour que les droits acquis par l'échouement volontaire soient conservés. Nous verrons dans l'article suivant comment la contribution a lieu dans ce cas.

Art. 424.

Si le jet sauve le navire, et si le navire, en continuant sa route, vient à se perdre,

Les effets sauvés contribuent au jet sur le pied de leur valeur en l'état où ils se trouvent, déduction faite des frais de sauvetage.

Le présent article est conforme à l'article 16 de l'ordonnance au même titre.

On voit ici, comme nous l'avons annoncé au précédent article, la disposition qui concerne les droits des propriétaires dépouillés par le jet, nonobstant le sinistre ultérieur, qui frappe du plus au moins sur les objets qui avaient été conservés par le jet.

Deux choses importantes sont à observer à l'occasion de ce nouvel accident.

1° C'est que les droits acquis ne sont point altérés par l'accident nouveau, attendu que ces droits n'ont rien de conditionnel, ou, du moins, que la condition sous laquelle ils ont été attribués, a été accomplie, c'est-à-dire, que lors de l'événement précédent, le jet a opéré le salut commun.

2° Que la dette des contribuables, demeurée la même, n'est pourtant exigible que suivant la force des objets sauvés, en l'état où ils se trouvent, à la suite du second sinistre, qui ne doit pas frapper davantage sur le propriétaire des effets sauvés, que sur celui qui a le droit d'exercer sur eux l'action en contribution.

La conséquence de ces principes est qu'ils doivent d'abord déduire les frais de sauvetage et tous autres accessoires, sans lesquels les objets frappés du nouveau sinistre n'eussent pas été recouvrés. Il faut ensuite que ces mêmes objets supportent la contribution sur le pied de leur valeur actuelle, en l'état où ils se trouvent.

Ils ont éprouvé plus ou moins de dommages dans le dernier accident, ils ne doivent pas être évalués ce qu'ils valaient auparavant, mais ce qu'ils valent au moment de la contribution.

C'est le seul moyen de se conformer aux règles de la justice.

Les divers propriétaires des objets sauvés dans le dernier naufrage, ne doivent fournir à la contribution nécessitée par le jet antérieur, que dans la proportion de ce qui reste de leur propriété.

Il est inutile, sans doute, de faire observer que ceux qui ont tout perdu, dans le dernier naufrage, ne sont soumis à aucune contribution. Il suffit de dire que les propriétaires des objets jetés, n'ont pas d'action personnelle contre les propriétaires

des objets sauvés, mais seulement une action réelle sur ces objets, qui disparaît nécessairement avec l'extinction de la chose. La circonstance, que le propriétaire de l'objet contribuable qui a péri par ce second accident, est assuré, ne change rien au principe, et l'assurance est un acte qui lui demeure propre et personnel, et n'attribue aucun droit contre lui.

Il est encore essentiel de faire observer que l'on ne doit pas considérer, comme soumises à la contribution, pour cause de jet, les marchandises qui n'étaient pas dans le navire, lorsque le jet a eu lieu.

La raison en est sensible, c'est qu'elles n'ont pas profité du jet et n'en avaient pas besoin pour être sauvées. Cela ne présente aucun doute pour les marchandises qui, pour quelque cause que ce soit, ont été laissées en route avant le jet.

Un jugement du tribunal de commerce de Marseille, du 1er avril 1822, entre le capitaine Maurand, commandant la bombarde *la Sainte-Françoise*, et divers consignataires, affranchit de la contribution à l'avarie commune soufferte dans le port destiné à la quarantaine par ledit navire, 202 balles laines mises à terre avant la tempête sur une partie de 238, comme ne devant pas leur salut aux opérations faites pour le salut commun, et par une conséquence du même principe, il affranchit de la contribution la partie du fret acquis par le capitaine sur ces 202 balles.

On pourrait élever quelques doutes à l'égard des marchandises vendues antérieurement au jet, pour fournir aux réparations du navire.

Ce doute viendrait de ce que le propriétaire de ces marchandises a des droits à exercer contre le

capitaine, contre l'armateur, et même contre tous les chargeurs, comme nous l'avons ci-devant expliqué (1). On pourrait dire que les droits des propriétaires de la marchandise vendue, et qui ne lui donnent qu'une action réelle, sont conservés par le jet qui a sauvé son gage.

Ce motif nous paraît insuffisant.

La raison de décider est que ces marchandises n'étaient plus dans la communauté des risques, établie, lors du chargement, et qu'elles ne doivent pas leur salut au sacrifice fait pour le bien de cette communauté; que le principal débiteur de la marchandise vendue est l'armateur, aux termes de l'article 298, bien que nous ayons établi, en cet article, que tous les chargeurs sont subsidiairement responsables du prix des marchandises vendues, en cas d'insuffisance dans la valeur du navire et du fret.

Ce serait tout au plus le cas d'agiter cette question : si les propriétaires des marchandises sauvées du second naufrage éprouvaient, en même temps, la demande de la marchandise jetée et la demande des marchandises vendues pour les réparations du navire, dans une relâche antérieure au jet.

Il est bien entendu que si les marchandises jetées à la mer étaient recouvrées, en tout ou en partie, avant la répartition, il n'y aurait à payer que le déficit et les dommages et avaries, ainsi que les frais de sauvetage.

Nous venons d'établir, avec le texte de la loi, que les marchandises sauvées par le jet ne sont pas moins soumises à la contribution, lorsqu'elles

(1) Sur l'article 298, pag. 435 du précédent volume.

ont éprouvé un nouveau naufrage, après le jet, si elles sont sauvées de cet accident, mais qu'elles ne doivent contribuer que sur le pied de la valeur, lors de la contribution, déduction faite des frais de sauvetage et du fret.

Mais il arrive nécessairement, lors d'un second naufrage, que la masse contribuante se trouve considérablement amoindrie, soit parce qu'une partie des marchandises sauvées par le jet se trouve définitivement perdue, soit encore parce que celles retirées du second naufrage sont endommagées, avariées et d'une moindre valeur, soit enfin parce que le navire, qui devait contribuer pour une portion, aura été entièrement brisé, et n'offrira qu'un faible sauvetage, peu au-dessus des frais faits pour l'effectuer.

De quelle manière devra se faire alors la répartition? Quel sera le droit du propriétaire des objets jetés, à l'égard des contribuables ainsi réduits? Ces derniers supporteront-ils dans leur ensemble la valeur totale des effets jetés, et, par ce moyen, la portion de contribution qui eût afféré aux propriétaires des autres effets définitivement perdus dans le dernier naufrage?

Dans cette question, nous ne pouvons nous aider d'aucun renseignement antérieur, nous ne la trouvons traitée dans aucun des auteurs qui nous ont devancé dans la carrière.

Nous pensons que les propriétaires des effets sauvés du second naufrage ne doivent que la contribution qu'ils auraient supportée, si tout avait été sauvé sans dommages, avarie ni frais, comme enfin si le second naufrage n'avait pas eu lieu.

Notre motif est que, puisque le second naufrage

n'éteint pas la dette de la marchandise sauvée, il ne doit pas au moins l'augmenter;

Que, si le propriétaire des objets jetés conserve son droit nonobstant le naufrage, c'est parce que ce droit se trouvait acquis; mais qu'il ne doit le conserver que tel qu'il était acquis;

Que dans cette mesure le contribuable ne doit payer que sur le pied et dans la proportion de la valeur actuelle de sa marchandise: qu'il dira avec raison au propriétaire des effets jetés, je vous devais 100 fr. avant le second naufrage, parce que le jet m'avait conservé une valeur de 1000: dans ma nouvelle position, et au sortir du second naufrage, ma propriété est réduite à 500 francs, je ne vous dois donc plus que 50 francs.

Il serait souverainement injuste que vous voulussiez non-seulement me faire payer 100 francs, quand je n'ai plus que la moitié de ce que votre jet m'a conservé; mais encore que vous me fissiez payer, à titre nouveau, une addition de contribution, à l'acquit des autres propriétaires, dont les marchandises, d'abord sauvées, sont aujoud'hui libérées de toute contribution par la perte totale qui les a atteintes. N'est-il pas plus juste que le naufrage nouveau éteigne une partie de vos droits, comme il a dévoré une partie de mon avoir?

Art. 425.

Les effets jetés ne contribuent en aucun cas au paiement des dommages arrivés depuis le jet aux marchandises sauvées.

Les marchandises ne contribuent point au

paiement du navire perdu, ou réduit à l'état d'innavigabilité.

Le présent article est conforme à l'article 17 de l'ordonnance, au même titre.

Les effets jetés sont à l'instar des effets déchargés en route avant tout accident. Ils ne doivent plus rien, pendant le reste du voyage, aux autres effets, qui continuent à demeurer dans la communauté établie par le chargement. Ils ne doivent aucune contribution aux nouvelles avaries grosses ou communes qui peuvent survenir; ils ne doivent, en aucune manière, contribuer aux dommages arrivés depuis le jet, soit aux marchandises sauvées, soit au navire. C'est toujours par la conséquence des principes qui régissent l'article précédent.

Ils ne doivent pas davantage contribuer au paiement du navire perdu ou devenu innavigable.

Cet événement est, pour l'ordinaire, de ceux qui constituent l'avarie simple à la charge du propriétaire.

Dans le cas même où la perte du navire serait le résultat d'un échouement volontaire, opéré pour le salut commun, et que cet événement constituerait une avarie grosse ou commune, la répartition n'en pourrait être faite que sur les objets sauvés par l'échouement volontaire, et ne pourrait atteindre les marchandises jetées antérieurement, et qui ne leur devraient aucun salut.

Art. 426.

Si, en vertu d'une délibération, le navire

a été ouvert pour en extraire les marchandises, elles contribuent à la réparation du dommage causé au navire.

Cet article est entièrement conforme à l'art. 18 de l'ordonnance, au même titre.

Nous ne pourrions que répéter ici ce que nous avons dit sur les articles 400 et 422.

Art. 427.

En cas de perte des marchandises mises dans les barques pour alléger le navire entrant dans un port ou une rivière, la répartition en est faite sur le navire et son chargement en entier.

Si le navire périt avec le reste de son chargement, il n'est fait aucune répartition sur les marchandises mises dans les allèges, quoiqu'elles arrivent à bon port.

Cet article réunit les dispositions des articles 19 et 20 de l'ordonnance, au même titre.

La disposition du premier paragraphe n'est qu'une répétition du septième paragraphe de l'article 400.

Nous répéterons ce que nous avons déjà dit. Il faut distinguer, comme la loi a soin de le faire, le moti fpour lequel des marchandises ont été placées dans des allèges.

Si cet acte volontaire de la part du capitaine n'est qu'un moyen de consigner la marchandise au lieu de destination, ou de la mettre à la disposition du propriétaire, la perte des marchandises ainsi

renversées sur des allèges ne constitue qu'une avarie simple à la charge du propriétaire; mais, lorsque la nécessité d'alléger le navire, à l'entrée d'un port ou d'une rivière, ou la crainte du naufrage ou de la prise force le capitaine à transborder des marchandises sur des allèges, leur perte, qui est le résultat d'une opération faite pour le salut commun, doit être réparée, en forme d'avarie grosse, par une répartition générale.

Il n'en est pas de même si les marchandises chargées sur les allèges sont sauvées, et que le navire périsse; il n'y a pas même raison de décider.

Le navire n'a pas péri pour sauver les marchandises déchargées. L'événement de cette perte est donc une avarie simple, qui frappe le propriétaire sans recours contre personne. C'est le cas du naufrage simple, *res perit domino*.

Néanmoins il ne faut pas sortir du texte, et étendre la disposition d'un cas à l'autre. Il s'agit, dans ce qui précède, de la perte totale du navire et de son chargement; donc si, au lieu de la perte totale, il survenait des accidens qui occasionassent un jet ou une avarie commune, les marchandises mises dans les allèges seraient considérées comme encore dans le navire, tant qu'elles n'auraient pas été mises à terre et consignées au propriétaire, au lieu de la destination.

Art. 428.

Dans tous les cas ci-dessus exprimés, le capitaine et l'équipage sont privilegiés sur les marchandises ou le prix en provenant pour le montant de la contribution.

Cet article rectifie l'article 21 de l'ordonnance, au même titre.

L'ordonnance autorisait le capitaine à retenir et même à faire vendre, par justice, la marchandise de ceux qui refusaient de payer leur contribution.

Les auteurs du Code se sont bornés à lui accorder le privilége sur leurs marchandises ou sur le prix en provenant.

L'exercice de ce droit résulte de sa nature. Le capitaine pourra agir par voie d'opposition, de condamnation et de vente judiciaire.

Il était bien juste de soumettre à ce privilége la marchandise qui ne doit son salut qu'au sacrifice auquel elle doit contribuer, et le capitaine chargé de l'action, dans l'intérêt de tous, pourra faire usage de cette disposition, lorsque cela lui paraîtra nécessaire.

Mais le capitaine, ainsi chargé légalement du pouvoir de tous, et exerçant leurs droits, dont il leur est comptable, lorsque la loi met en ses mains des moyens efficaces d'exécution, sera-t-il responsable du défaut de paiement de la part des contribuables?

L'ordonnance et le Code ne disent rien précisément sur cette question, et Valin observe que quoique le maître puisse faire saisir la marchandise, et assurer par là le paiement de la contribution, néanmoins il n'est pas d'usage de procéder de cette manière si la solvabilité du consignataire n'est pas suspecte, et que le maître qui a laissé enlever la marchandise dont le propriétaire a disposé n'est pas tenu de l'insolvabilité survenue, à moins que les intéressés dans la répartition ne les eussent saisies entre ses mains.

En recourant au droit commun, à défaut de disposition précise dans le Code et dans l'ordonnance,

on trouve la loi romaine 2 § 6 *ff. de leg. Rhod.*, qui décide la négative : *Si quis ex vectoribus solvendo non sit, hoc detrimentum magistri novis non erit ; nec enim fortunas cujusque nauta executere debet.* La part des insolvables est rejetée sur les autres : *hoc detrimentum est commune omnium qui in nave fuerunt.*

Ce principe du droit romain avait fondé la jurisprudence sous l'empire de l'ordonnance.

On ne doit pas soumettre avec trop de rigueur le capitaine à toutes les règles du mandat, et on ne peut exiger de lui plus qu'il n'aurait fait pour lui-même, dans une matière où il a un intérêt commun avec ses mandans.

En matière commerciale le capitaine ne peut, sans nécessité apparente, employer les formes judiciaires, et l'on doit regarder comme un malheur commun, quand il est trompé par les apparences, qui lui faisaient supposer l'inutilité de précautions trop sévères, inconvenantes dans les relations commerciales. Il ne doit être recherché et poursuivi en garantie que lorsqu'il y a faute grave de sa part ; si, par exemple, il a livré sa marchandise à un consignataire notoirement insolvable, ou si sommé de procéder à la saisie d'un contribuable dont la solvabilité a pu paraître douteuse aux intéressés, il a négligé ou refusé de le faire.

Dans toutes les hypothèses, le mandataire répond des fautes graves qu'il commet, parce que ces fautes graves sont assimilées au dol. L'article 1992 du Code civil, en soumettant le mandataire à la responsabilité pour les fautes graves comme pour le dol, ne fait aucune différence de l'un à l'autre cas.

Art. 429.

Si, depuis la répartition, les effets jetés sont recouvrés par les propriétaires, ils sont tenus de rapporter au capitaine et aux intéressés ce qu'ils ont reçu dans la contribution, déduction faite des dommages causés par le jet et par les frais de recouvrement.

Cet article est parfaitement conforme à l'art. 22 de l'ordonnance, au même titre.

Lorsque, par un événement quelconque, après la répartition opérée, le propriétaire des objets jetés parvient à en faire le recouvrement, il serait de toute injustice qu'il en fît son profit personnel. Il ne doit pas avoir et la chose et le prix qui lui en a été payé, au moyen de la répartition.

Néanmoins comme il est propriétaire, et que le jet forcé de sa chose ne l'a pas dépouillé de sa propriété, personne que lui n'a le droit de la reprendre. Mais, en la reprenant, il doit rendre ce qu'il a reçu, sauf la juste indemnité et la réparation des dommages éprouvés par sa marchandise, à l'occasion du jet, les frais de sauvetage et accessoires, le fret à payer, et en retenant la portion pour laquelle il avait lui-même contribué dans la répartition générale.

Le recouvrement de la marchandise jetée est un allégement à la perte générale, qui doit être réparti entre tous les intéressés, de la même manière que l'avait été la perte, en sorte qu'ils soient tous dans une position égale par l'effet de la restitution,

le tout au moyen du marc le franc de l'intérêt de chacun.

TITRE XIII.

Des Prescriptions.

Art. 430.

Le capitaine ne peut acquérir la propriété du navire par voie de prescription.

On ne peut prescrire quand on ne possède pas en son nom, on ne le peut dans aucun cas quand on ne possède pas de bonne foi. Le gardien ou le dépositaire d'une chose ne peut jamais être présumé l'avoir possédée pour son compte de bonne foi.

Le Code nous retrace ici une maxime du droit commun, comme avait fait l'ordonnance.

Le même principe se trouve établi par le Code civil, article 2240.

Art. 431.

L'action en délaissement est prescrite dans les délais fixés par l'article 373.

La disposition du présent article étant déjà établie dans l'article 373, n'est répétée ici dans le titre qui lui est relatif, que par ordre et pour réunir, sous le même titre, tout ce qui y est relatif.

En renvoyant à ce que nous avons dit à l'article 373, nous croyons cependant convenable d'ajouter quelques observations.

Il ne suffit pas dans le délai fixé par la loi de faire le délaissement pour éviter la prescription, il faut encore former l'action en délaissement, en présentant la demande en justice.

L'article 373, auquel nous renvoyons, ne le prescrit point, à la vérité, mais les termes du présent article sont précis: *l'action en délaissement est prescrite*, etc.

Sous le régime de l'ordonnance, la même disposition existait, et elle était entendue de même par l'application des termes suivans dont s'était servie la loi : *Les délaissemens* ET TOUTES DEMANDES, *en exécution de la police seront faits*, *etc.*

Cette disposition, entendue dans toute sa sévérité, avait introduit à Marseille une nature d'action peut-être irrégulière, mais admise par les tribunaux d'alors.

Aux termes de droit ou de la convention, la demande des sommes assurées ne pouvait être faite que trois mois après la signification du sinistre qui y donnait lieu, et d'autre part, et dans certains cas prévus par l'article 48, elle devait être faite, sous peine de déchéance, dans les six semaines de l'arrivée à l'assuré de l'avis de la perte.

L'assuré, pour ne pas demander avant le terme fixé pour le paiement, et, pour ne pas manquer au délai de six semaines, faisait assigner ses assureurs pour comparaître devant le juge trois mois après

le jour où il leur avait fait la signification du sinistre pour se voir condamner, etc.

On eût suivi une marche plus régulière si, au lieu de réclamer le paiement d'une somme non-échue, on s'était borné à faire déclarer par le juge, qu'il y avait lieu au délaissement, et par suite au paiement des sommes assurées dans le délai de droit.

Aujourd'hui cette irrégularité ne peut plus avoir lieu, au moyen de la suppression des courts délais de l'ordonnance; mais la demande ne doit pas moins avoir lieu, sous peine de déchéance, dans les délais fixés. Il faut donc, dans ces délais, non-seulement faire le délaissement, mais aussi former la demande.

Par une conséquence de ces principes combinés avec les règles du droit commun, nous pensons que le commissionnaire, chargé par l'assuré *pour compte* de faire le délaissement et la demande contre les assureurs, est passible envers son commettant de la prescription encourue par sa faute.

Mais il n'y aurait pas faute de la part du commissionnaire, si l'assuré *pour compte* avait négligé de lui remettre, en temps utile, les actes justificatifs du chargé et de la perte, parce qu'aux termes de l'article 383 du Code il ne pouvait intenter l'action sans avoir préalablement signifié les pièces justificatives.

Cette décision doit être suivie aux termes d'un arrêt de la cour de cassation, du 26 mars 1823, entre Lujet et Taffer.

Le même arrêt décide une autre question fort importante, savoir: « Que l'assuré qui a succombé dans la demande en délaissement, parce qu'elle était prescrite, y ayant néanmoins perte entière,

ne peut plus former l'action en avarie ; » bien que cette action ne prescrive que par cinq ans, et que l'assuré fût encore dans les délais.

Nous ne pouvons disconvenir que l'arrêt précité, dont nous aurons occasion de donner le texte, en le discutant, décide la question *in terminis* d'une manière contraire à notre opinion.

Cette décision ne nous paraît pas seulement sévère, nous espérons pouvoir démontrer qu'elle est contraire à la disposition de la loi.

Nous avons précédemment établi, et ce point de doctrine ne peut être contesté, que lors de la survenance de l'un des sinistres majeurs énoncés en l'article 369, l'assuré, d'après le texte précis de l'article 409, a l'option entre l'action en délaissement et l'action en avarie.

Aux termes de l'article 373, le délaissement doit être fait dans les six mois du jour de la réception de la nouvelle de la perte arrivée aux ports ou côtes de l'Europe, sous peine de déchéance, et aux termes de l'article 432 ci-après, l'action en avarie ne prescrit qu'après cinq ans, à compter de la date du contrat, en quoi le Code a changé les dispositions de l'article 48 de l'ordonnance qui établissait une égale prescription pour la demande en délaissement, et pour toutes les autres demandes en exécution de la police.

Cependant, de l'arrêt précité il résulte, que lorsque l'assuré, qui avait l'option des deux actions, a formé, irrégulièrement et après l'expiration des six mois, une demande en délaissement, s'il l'a laissé juger et s'il en est débouté parce qu'elle était prescrite, ne peut plus exercer l'action en avarie, pour laquelle il est encore dans les délais utiles.

Nous ne voyons nulle part, dans le Code, de disposition qui permette l'admission d'un pareil principe qui nous semble aussi contraire au texte qu'à l'esprit de la loi.

Les prescriptions sont des dispositions précises, exceptionnelles du droit commun, elles ne peuvent ni ne doivent être altérées ni étendues d'un cas à l'autre: elles doivent être appliquées dans la rigueur du texte; celui qui y a droit ne peut en être dépouillé, elles ne peuvent être attribuées à ceux à qui la loi ne les accorde pas.

Pourquoi l'assuré qui a deux actions, l'une utile et l'autre éteinte, perdrait-il tous les droits que lui eût donnés l'action utile, pour avoir introduit l'action éteinte? Le juge pourrait lui dire: votre action en délaissement est prescrite, et, puisque vous avez eu la maladresse d'opter pour cette action, vous ne serez plus admis à former l'action en avarie pour laquelle vous êtes encore dans les délais.

Parce que l'assuré aura manqué de diligence pour exercer l'action en délaissement, souvent très-oppressive quoique fondée, il ne pourra plus intenter l'action en avarie, plus naturelle et plus douce, qui n'exige de l'assureur que la réparation du dommage survenu aux objets qu'il a garantis!

Non-seulement nous pensons que cela n'est pas possible, mais nous allons plus loin, et nous tenons avec les cours royales de Rouen et de Paris que l'action en délaissement, irrégulièrement formée après les délais fixés par l'article 373, comprend implicitement la demande en avarie, lorsqu'à cette époque cette seconde action pouvait être valablement intentée, et que l'assuré était encore dans le délai de cinq ans fixé par l'article 432.

Nous avons déjà cité, aux articles 373 et 409,

un arrêt de la cour royale de Paris, qui le décide formellement en faveur de MM. Dutilh et C.e, contre la compagnie commerciale d'assurances, du 31 janvier 1827.

Un autre arrêt de la cour royale de Rouen a décidé de même, le 10 mars 1826 entre Ancy, C. Bouclan Fouquet et autres.

Nous pensons donc que l'assuré ne peut être dépouillé du droit d'exercer l'action en avarie pendant les cinq années de la date du contrat d'assurance, ce que nous espérons démontrer encore mieux par les articles 435 et 436, où on prétend trouver une nouvelle fin de non-recevoir contre l'action en avarie.

Nous nous bornerons, pour le moment, à examiner et discuter les motifs de l'arrêt de ca... tion précité, en en faisant connaître le texte

« Il est de principe qu'on ne peut re ... tre la chose irrévocablement jugée. »

Nous sommes loin de contester ce ... cipe, mais a-t-il reçu une juste application dans ... spèce?

Voyons encore les termes de l'arrêt:

« Le chargement de sel, dont Lujet prétendait faire le délaissement, lors de l'arrêt du 12 juin 1817, avait, suivant lui, péri totalement, sans espoir d'en recouvrer aucune partie, et cet arrêt rejeta sa demande tant en délaissement qu'en paiement de l'assurance, *comme prescrite et non justifiée;* c'est de ce même chargement que Lujet a ultérieurement demandé le paiement des avaries, comme ayant équivalu à une perte entière; il suit de là que la demande d'avaries avait lieu entre les mêmes parties, et avait la *même cause et le même objet* que le délaissement. Par suite, en rejetant

cette demande, l'arrêt n'a fait qu'une juste application *de la chose jugée.* »

La cour de Rennes avait rejeté la demande en délaissement et en paiement de l'assurance comme *prescrite et non justifiée*, relativement à un chargement de sel, péri totalement et sans espoir d'en recouvrer aucune partie.

Il est de la dernière évidence qu'il n'y a pas chose jugée, au moins identiquement, quant *à la prescription*, s'agissant d'une action en délaissement dans la première demande, et d'une action en avarie dans la seconde, puisque les règles de prescriptions ne sont pas les mêmes pour les actions en délaissement que pour les actions en avarie. Il pouvait y avoir prescription pour la demande en délaissement, tandis qu'il n'y en avait pas pour la demande en avarie.

Quant au défaut de justification de la demande en délaissement, les juges qui ont reconnu la prescription acquise, n'ont pas eu besoin d'examiner si la demande, au fond, était ou n'était pas justifiée. On ne peut considérer cette expression que comme une redondance de mots un peu trop généralement usitée en pareil cas, d'autant que l'arrêt ne motive pas en quoi aurait consisté le défaut de justification.

Mais au surplus y eût-il eu un motif légitime pour le rejet de la demande en délaissement, et, par exemple, le délaissement n'eût pas été fondé parce que le navire aurait été relevé de son échouement, et aurait continué sa route, l'illégalité de la demande en délaissement aurait-elle pu être appliquée à la demande en avarie? La première demande n'eût pas été fondée, la seconde l'eût été,

Donc sous ce nouveau rapport il n'y a pas davantage *chose jugée*.

La cour suprême conclut que la demande en avarie *avait lieu entre les mêmes parties, avait la même cause et le même objet que le délaissement;* que par suite, en rejetant cette demande, l'arrêt n'a fait qu'une juste application de la *chose jugée*.

Il est hors de doute que la demande avait lieu entre les mêmes parties, mais *la même cause* et *le même objet* n'existaient pas.

La cause d'une demande en délaissement est la perte entière ou légalement présumée des objets assurés. *L'objet* de cette demande est le paiement en entier de l'assurance.

La cause d'une demande en avarie est le dommage dans les objets assurés; *son objet* est la réparation de ce dommage.

S'il n'y a ni *même cause* ni *même objet*, il n'y a donc pas *chose jugée*, et dans aucun cas, l'application des principes de *la chose jugée* ne peut être faite à l'assuré, qui, frappé de prescription dans une demande en délaissement, introduit, dans les délais utiles, une demande en avarie, sans préjudice de la question de savoir, au besoin, si la demande en délaissement ne contenait pas implicitement la demande en avarie, et si cette action, sans effet en elle-même, n'a pas conservé l'action en avarie ?

Les premiers juges, dans la cause que nous examinons, avaient invoqué un motif plus plausible.

La cour de Rennes a considéré « que si l'assuré, lorsque la perte n'est pas absolue et sans aucune espérance de rien sauver du chargé, a la faculté de choisir entre l'action en délaissement et celle en réglement d'avarie, il en est autrement lorsqu'il s'a-

git d'un bateau chargé de sel et submergé, et que l'assurance ne porte que sur le chargé;

« Que le mot *avarie* suppose détérioration, et emporte, par conséquent, l'idée qu'il reste quelque chose de l'objet assuré, et que la hauteur de l'avarie peut être évaluée, comme celle du sauvé, comparativement au prix total;

« Mais qu'indépendamment de ce motif, et l'assuré, supposé libre d'adopter l'une ou l'autre de ces actions, ayant fait choix de celle en délaissement, il ne peut plus revenir à celle en réglement d'avarie, ayant succombé dans la première, l'ordre et la tranquillité publique ne permettant plus de reproduire la même action sous différentes faces, lorsque pouvant le faire, à divers titres, on a consommé son action. »

Le premier motif de la cour de Rennes repose essentiellement sur le point de fait qu'il y avait, dans l'espèce, perte entière, ce qui rendait un réglement d'avarie impossible, parce que, pour régler une avarie, il faut commencer par examiner ce qu'il reste des effets assurés, les évaluer, ayant égard au dommage éprouvé par ces restes, évaluer pareillement ce qui en a disparu, et, en établissant la consistance de ce qui reste, faire état des dommages et de ce qui manque.

Admettons, pour un moment, qu'un réglement d'avarie soit impossible, lorsqu'il y a perte entière, parce qu'il n'existe pas d'élémens pour régler l'avarie, et à l'aide de cette distinction admettons encore que l'assuré déchu de l'action en délaissement prescrite, ne peut être admis à l'action en avarie non prescrite.

Dans cette supposition, le rejet de la demande en avarie serait une exception à la règle que nous

défendons. On conviendrait avec l'assuré que son action est fondée, mais qu'elle ne peut produire aucun effet, parce que ne restant rien, absolument rien des effets assurés, le réglement des avaries est devenu impossible, et qu'en cet état de choses, l'assuré ne doit s'en prendre qu'à lui d'avoir laissé prescrire l'action en délaissement, qui eût été la seule utile pour lui.

Mais il faudrait, pour être admis à présenter cette exception, qu'il ne restât rien des objets assurés, et cette exception ne serait pas admissible s'il restait un sac de sel ou de blé sur mille sacs assurés.

Malgré la fausseté de l'hypothèse établie, ce que nous allons démontrer, le principe que nous défendons serait au moins respecté, dans tous les cas où il resterait quelque chose des objets assurés.

Mais l'hypothèse est fausse en elle-même. Où trouve-t-on qu'il ne peut y avoir lieu à l'action en avarie, quand il ne reste rien des objets assurés?

N'avons-nous pas déjà démontré, dans plusieurs occasions, sans être contredit par la doctrine d'aucun auteur, que l'action en délaissement n'est pas prescrite par le Code, et qu'elle ne l'était pas par l'ordonnance; que cette action est une faculté que la loi laisse à l'assuré, et dont il est le maître de faire usage ou de s'abstenir.

L'article 409 ne va-t-il pas encore plus loin en rétablissant en faveur de l'assuré l'action en avarie, prohibée par la convention, dans tous les cas qui donnent ouverture au délaissement?

La loi qui donne cette option à l'assuré n'impose aucune condition à l'exercice de l'action en avarie. Elle ne considère pas si le réglement sera plus ou moins facile à établir. On ne doit donc pas prendre texte de la difficulté que pourra présenter le régle-

ment d'avarie, pour repousser l'action en avarie que la loi autorise sans réserve.

Comme nous venons de le dire, le Code autorise l'action en délaissement dans certains cas, et l'ordonnance la défendait hors les mêmes cas.

Il ne faut donc jamais dire que l'assuré n'a que l'action en délaissement. Ce n'est pas là la conséquence d'un droit concédé en certains cas, ou qui ne l'est que dans certains cas.

C'est purement et simplement une faculté accordée, et dont on est libre d'user ou de ne pas user.

Quelle sera la position de l'assuré qui ne voudra pas user de cette faculté, ou qui aura laissé passer le délai durant lequel il pouvait l'exercer, si le sinistre majeur qui l'établit a pour résultat une perte entière et absolue.

Dans le cas de la prescription acquise, vous tournez contre lui les avantages que la loi lui accordait, d'user d'une action extraordinaire, et vous faites de cette faculté une arme meurtrière, tandis que, dépourvu de cette faculté, vous n'auriez aucune objection à lui faire. La faveur extraordinaire de la loi n'aurait que le mérite d'étouffer le droit naturel, qu'il aurait sans cette faveur.

Dans le cas où même encore dans les délais de l'action en délaissement, il ne voudrait pas en user entendez-vous que, faute par lui d'user du droit facultatif, il demeure sans action?

Quelle action lui accorderez-vous, et comment nommerez-vous cette action?

Le législateur a cru nécessaire, dans l'intérêt du commerce, pour les cas de sinistres majeurs, d'armer l'assuré d'une action extraordinaire, de le débarrasser de toutes les entraves, de toute discussion, d'établir, pour les cas désignés, la présomp-

tion légale de la perte, qui ne peut être détruite par la réalité de l'arrivée ultérieure, qui ne peut ni ne doit empêcher ni retarder le paiement des sommes assurées. Personne au monde ne peut empêcher l'assuré de dédaigner la faveur de la loi, de s'abstenir d'en user, d'en user même mal à propos et à contresens, lorsque cette faveur se trouve éteinte par la prescription. Mais de ce qu'il n'use pas de cette faveur, ou de ce qu'il en use hors des délais fixés, doit-il être déchu de toute action pour demander à son assureur la garantie que ce dernier lui a promise, et dont il a reçu le prix?

C'est ce que nous ne pouvons admettre.

Allons plus loin, et supposons que l'action en délaissement ne soit pas seulement facultative, qu'elle fût une prescription de la loi, avec les conséquences les plus absolues.

Faudrait-il pour cela, et par cela seul que l'assuré aurait mis de la négligence à user de son action en délaissement, et l'aurait laissé prescrire, qu'il fût dépouillé inhumainement de l'action en avarie, qui ne serait pas prescrite?

La prescription est un moyen légal d'acquitter une dette, mais personne ne nie que ce ne soit un moyen odieux, que le juge n'admet qu'avec la plus grande répugnance, et parce qu'il est obligé de donner force à la loi. Lorsqu'il y a deux actions dont l'une est prescrite et l'autre ne l'est pas, il n'est pas possible qu'il s'empare de la prescription acquise pour la rendre commune à l'autre qui ne l'est pas, et que dans aucun temps on puisse reconnaître *la chose jugée* pour l'action non prescrite, parce que le juge a été obligé de reconnaître celle qui l'était.

Le fait que l'action en délaissement est prescrite

peut bien priver l'assuré de l'action extraordinaire que le législateur avait créée pour lui, et des avantages de cette action, c'est-à-dire des effets de la présomption légale de la perte entière, et du recouvrement sans délai des assurances régulièrement faites; mais aller plus loin, c'est renverser de fond en comble la législation maritime.

Quant au motif tiré de ce que l'ordre public ne permet pas que lorsque l'assuré a fait choix de l'action en délaissement, il puisse revenir à celle en réglement d'avarie, après avoir succombé dans la première, il suffit de faire observer qu'on fait une mauvaise application d'un principe bon en lui-même et applicable à d'autres cas.

Il n'est pas douteux que l'assuré qui a usé, même mal à propos et quand il y avait prescription acquise, de la faculté de faire délaissement, et introduit l'action qui en dérive, ne peut pas renoncer à cette action, et former une demande en avarie.

Il ne le peut pas, et la loi est précise à cet égard, ou du moins il dépend de l'assureur de l'en empêcher.

« Le délaissement signifié et *accepté* ou *jugé valable, les effets assurés appartiennent à l'assureur, à partir de l'époque du délaissement* (art. 385). »

Mais pourquoi l'assuré ne peut-il pas changer son action? Parce que le délaissement accepté ou jugé valable, l'assureur est devenu propriétaire des effets assurés. Aux termes même de cette disposition, l'assuré peut renoncer à l'action en délaissement, tant que le délaissement n'est point accepté ou jugé valable.

L'assureur ne manquera pas d'accepter le délaissement, lorsqu'il verra que les objets sauvés et délaissés sont susceptibles d'offrir un bénéfice. Il se-

rait de la dernière inconvenance, après le délaissement fait, lorsque l'assuré a mis l'assureur sous le joug de l'action la plus sévère, qu'il eût le droit de rétracter son délaissement, parce qu'il reconnaîtrait qu'il peut y avoir bénéfice pour l'assureur dans l'action en délaissement.

Mais conclure de là que l'assuré doit périr par la mauvaise action qu'il aurait intentée, c'est sortir de la question. L'assuré, dont l'assureur fait déclarer l'action en délaissement prescrite, n'est point dépouillé de la propriété que le délaissement eût transférée à l'assureur, et que ce dernier n'a point acceptée. Il peut exercer l'action en avarie, qui est fondée, au lieu de celle en délaissement qui est prescrite. La reconnaissance de cette prescription ne saurait produire d'autre effet que de le mettre au même état où il serait s'il n'avait pas introduit l'action prescrite. Ce n'est pas là *reproduire la même action sous différente façon*, ce n'est pas *avoir consommé son action : ce n'est pas attenter à l'ordre public*.

Il ne nous reste plus qu'à éclaircir une question dont nous avons promis la solution.

Est-il possible de régler une avarie lorsqu'il y a perte entière, et comment régler cette avarie en absence des élémens primitifs? Comment évaluer ce qui reste des effets assurés quand il ne reste rien? Comment évaluer ce qui manque, lorsque tout manque?

Nous avons déjà établi que l'on doit considérer l'action en délaissement comme non écrite dans le Code, lorsque l'assuré ne veut pas user de la faculté que lui donne le législateur.

S'il y a perte entière et absolue, et que l'assuré ne veuille pas user de l'action en délaissement, il

ne doit pas pour cela perdre le fruit de l'assurance qu'il a faite, et il doit recevoir l'indemnité de la perte de sa marchandise.

De quelle manière et sur quelle base doit être réglée l'indemnité que l'assureur doit à l'assuré, lorsque le délaissement n'a pas été fait?

Il faut distinguer si la perte entière ou presque certaine a été consommée dans le cours du voyage ou au lieu de la destination.

Dans le premier cas, l'assuré privé de la totalité de sa marchandise, ou de la presque totalité, en doit recevoir le montant sur le pied de la facture constatant le coût, ou de l'évaluation contenue dans la police sous la déduction du net produit de ce qui en était resté, s'il est assuré entièrement, et, s'il a un découvert, jusqu'à concurrence de la somme assurée. La marchandise ayant péri en route et avant la consommation du voyage, ne doit jamais être, par les sinistres et accidens de mer, un moyen de bénéfice pour l'assuré.

Il n'en est pas de même lorsque la marchandise est arrivée au lieu de destination plus ou moins dégradée, présentant une perte plus ou moins grande et presque entière.

On doit évaluer ce qu'aurait valu la marchandise si elle était arrivée saine, et l'assureur doit payer la différence entre ce qu'aurait eu l'assuré en recevant sa marchandise saine et ce qui lui en reste dans sa valeur actuelle de dégradation. S'il ne reste rien, l'assureur doit payer ce qu'aurait valu la marchandise, sans égard au coût ou à l'évaluation, et toutefois sans pouvoir payer plus que la somme assurée, parce que l'assureur, dans aucun cas, ne peut être tenu au-delà de la somme assurée.

Quelques exemples rendront notre proposition plus sensible.

L'assurance est de 12,000 francs et porte sur douze ballots de draps qui ont coûté ou sont évalués mille francs chaque.

Le navire est pris par l'ennemi, dans le cours du voyage.

L'assureur doit payer le dommage de 12,000 fr. qui résulte de la perte des douze ballots de draps. Si l'assurance n'était que de dix mille francs, l'assureur ne paierait que dix mille francs, et l'assuré supporterait les deux mille francs de plus pour son découvert.

Dans ce cas il n'est pas nécessaire d'examiner ce qu'auraient valu les draps au lieu de la destination; l'assureur n'a pas garanti le bon ou mauvais succès de la spéculation, il ne doit payer que d'après le coût ou l'évaluation. L'assureur ne peut d'ailleurs payer au-delà de la somme assurée.

Mais le paiement de l'indemnité qui n'est fait ici qu'à titre d'avarie, est tout-à-fait la même chose que le paiement qui serait fait à titre de délaissement. Dans l'un et l'autre cas, l'assureur paiera douze mille francs.

Le paiement est le même, il est vrai, mais la position des parties est bien différente dans l'un ou l'autre cas.

Le paiement par suite du délaissement a transmis la propriété des douze pièces de draps à l'assureur, et le paiement fait à titre d'indemnité ou d'avarie conserve le domaine de la chose à l'assuré qui demeure comptable, s'il y a lieu, des 12,000 fr. qu'il a reçus.

Si le navire est relâché et arrive à sa destination, dans le premier cas, l'assureur s'empare des douze

ballots de draps, et en dispose comme de sa propriété. Dans le second cas, l'assuré rend compte des douze ballots de draps.

Si, tous frais déduits, ils ont produit 6,000 francs, l'assuré rend 6,000 francs à l'assureur. S'ils ont produit 18,000 francs et au-delà, il ne rend jamais à l'assureur que les 12,000 francs qu'il avait payés.

L'assuré peut donc avoir quelquefois des motifs suffisans pour ne pas user de l'action en délaissement il doit préférer l'action en avarie qui lui conserve le domaine de la chose, s'il a espérance que la prise sera relâchée et que le navire arrivé au lieu de destination, les douze ballots de draps peuvent produire plus ou moins de bénéfice.

Si le navire arrive au lieu de sa destination, et que les draps soient entièrement avariés, par exemple, que six ballots soient entièrement perdus, et que les six autres soient dans un état de dégradation qui les réduise à la moitié de ce qu'ils vaudraient s'ils étaient arrivés sains, on devra procéder de la manière suivante :

On évaluera ce qu'eussent valu les douze ballots de draps, s'ils étaient arrivés sains, et ce qu'ils valent en l'état actuel de leur dégradation, et l'assureur paiera la différence entre le prix actuel et le prix qu'ils eussent valu s'ils étaient arrivés sains.

En l'état actuel, les draps valent 6,000 francs: ils eussent valu 24,000 francs s'ils étaient arrivés sains; la perte à la charge de l'assureur est de 18,000 fr., mais il ne peut pas payer au-delà de la somme assurée et il est tenu quitte en payant les 12,000 francs qu'il a assurés.

Les draps valent aujourd'hui 6,000 francs; mais ils eussent valu 18,000 francs, l'assureur paie 12,000 francs parce que le dommage n'excède pas la

somme assurée; si le dommage est moindre, il paie moins.

Les exemples qui précèdent justifient encore que l'assuré peut avoir intérêt de ne pas user de l'action en délaissement qui lui est ouverte, quand il y a perte entière ou une perte qui s'élève au-delà des trois quarts.

Mais les draps arrivés sains n'eussent valu que 6,000 francs. Six ballots entièrement perdus par les avaries n'ont aucune valeur, les six ballots qui ne valent que la moitié de ce qu'ils auraient valu, s'ils étaient arrivés sains, ne valent que 1,500 francs; il y a une différence résultant du dommage à la charge de l'assureur de 4,500 francs qu'il doit payer à l'assuré.

Nous devons faire observer que dans les exemples qui précèdent, nous réglons l'avarie par l'évaluation de ce qu'aurait valu la marchandise au lieu du reste, et que ce mode de réglement est contesté par ceux qui pensent que le prix de la marchandise doit être fixé, non sur le taux de la valeur du cours, mais sur celui de la valeur du coût au lieu du départ. Nous avons dû poser nos exemples conformément aux principes que nous avons établis, sur les articles 415 et 417. Nous ne reviendrons pas sur les motifs qui nous ont déterminé à les adopter; nous avons établi la discussion sur les articles où elle devait avoir lieu, elle ne se renouvelle ici qu'accidentellement.

Si l'on adoptait, dans les exemples que nous avons présentés, l'opinion contraire à la nôtre, il en résulterait!

Dans le 1er cas où les draps ne valant plus que 6,000 francs; de 24,000 francs qu'ils eussent valu, l'assureur n'aurait que 6,000 francs à payer.

Dans le second où les draps ne valant que 6,000 fr. eussent valu 18,000 fr., l'assureur n'aurait encore que 6,000 fr. à payer, parce que dans les deux cas, il n'y a que 6,000 francs de différence entre le prix actuel ou le prix du coût ou d'évaluation.

Mais dans le cas où les draps, dans leur valeur actuelle de 1,500 francs, eussent valu, au cours, 6,000 francs, l'assureur aura à payer 10,500 francs, au lieu de 4,500, suivant notre opinion.

Nous laissons aux parties et aux tribunaux le droit de choisir entre ces deux modes, en persistant dans l'opinion que le nôtre est préférable comme plus équitable et plus conforme à la loi.

La discussion qui précéde n'avait d'autre but que de prouver que dans les cas de perte entière, l'assuré n'est pas obligé d'user de l'action en délaissement et qu'il peut, sans exercer cette action, obtenir la réparation de l'indemnité qui lui est due; qu'une avarie enfin peut être réglée quand même il ne reste rien des objets assurés. Nous croyons avoir rempli notre objet et que la question ne doit pas présenter le moindre doute.

Une question grave avait été élevée sur les prescriptions en matière de délaissement. C'est la compagnie d'assurances générales de Paris qui l'a soumise à la justice.

Il était question de savoir si l'assureur, qui a fait réassurer les sommes prises en risque, est soumis, pour l'action en délaissement, aux délais fixés pour l'assuré primitif; en d'autres termes, si ces délais ne courent contre l'assureur réassuré que du jour où le délaissement lui a été signifié, ou, au contraire, du jour de la réception de la nouvelle de la perte.

Le 31 décembre 1819, la compagnie d'assurances générales de Paris avait assuré 30,000 francs au sieur Grognot, de sortie de la Havane au Hâvre sur faculté du navire *l'Activité*, capitaine Edon.

Le 29 janvier 1820, elle avait fait réassurer cette somme de 30,000 francs par divers assureurs.

Le 13 mars suivant, la nouvelle du naufrage du navire *l'Activité* est publique et notoire au Hâvre.

Le 12 avril, le sieur Grognot fait délaissement à la compagnie d'assurances générales, qui lui paie les sommes assurées.

Le 10 avril 1821, un an et quelques jours après la réception de la nouvelle de la perte, la compagnie fait elle-même son délaissement à ses réassureurs.

Ceux-ci soutiennent que l'action en délaissement est prescrite aux termes de l'article 373.

La compagnie répond que cette prescription n'est point applicable au contrat de réassurance; que le délai pour l'assureur réassuré ne peut courir contre lui, que du jour où l'assuré primitif a lui-même fait son délaissement.

11 février 1822, jugement arbitral qui déclare le delaissement non reeevable.

Appel de la part de la compagnie.

7 décembre 1822, arrêt de la cour royale de Rouen qui confirme,

Pourvoi en cassation.

Arrêt de la cour suprême du 4 juin 1824.

« Considérant que dans l'espèce le réassureur « est l'assureur, et que l'assureur est l'assuré; « qu'ainsi il faut appliquer, à ce dernier, les prin« cipes généraux de l'article 373, qui n'admet au« cune exception, et ne pouvait en admettre pour « l'assureur réassuré; qu'il n'y a pas de distinction

« admissible quand la loi ne distingue pas.

« La cour rejette, etc. »

Il nous paraît superflu de présenter des observations sur ces décisions conformes des arbitres, de la cour royale de Rouen, et de la cour de cassation. Elles sont dans les vrais principes, et la seule chose qui nous étonne, c'est que la difficulté ait été sérieusement proposée par la compagnie d'assurances générales, et qu'il ait fallu les trois degrés de juridiction pour l'éclairer sur une pareille question.

Art. 432.

Toute action dérivant d'un contrat à la grosse, on d'une police d'assurance, est prescrite après cinq ans, à compter de la date du contrat.

Nous avons fait observer à l'article 373 que sa disposition était prise dans l'article 48 de l'ordonnance, *titre des assurances;* nous faisons la même observation sur le présent article; mais cependant le Code a opéré plusieurs changemens importans.

Nous avons fait remarquer les changemens relatifs à l'article 373: nous allons désigner ceux qui concernent le présent article.

L'ordonnance disait, dans son article 48, *les délaissemens et toutes demandes en exécution* DE LA POLICE, SERONT FAITS (dans les délais divers qu'elle indiquait).

Le Code fixe, dans l'article 373, les divers délais dans lesquels le délaissement doit être fait. Il fixe, par le présent article, le délai dans lequel s'acquiert la prescription de toute action dérivant

d'un contrat de grosse, ou d'une police d'assurance, et, pour parler le langage de l'ordonnance, de toute action autre que celle en délaissement, soit qu'elle dérive d'un contrat de grosse ou d'un contrat d'assurance.

Le changement opéré par le Code, dans la disposition que nous examinons, est extrêmement grave. La prescription qu'il établit n'est acquise qu'après cinq ans, à compter du jour de la date du contrat; celle de l'ordonnance variait suivant les lieux où avaient pu survenir les accidens qui donnaient naissance à l'action, et cette variation allait de six semaines à deux années.

La commission avait proposé le délai uniforme de quatre années, mais les cour et les tribunaux et conseils de commerce n'adoptèrent point cette disposition.

Les uns voulaient que le délai fût variable comme dans l'ordonnance, et d'autres, en adoptant un délai uniforme, trouvaient celui de la commission ou trop long ou trop court.

On se détermina à adopter le délai fixé de cinq ans, après avoir adopté, pour le délaissement seulement (art. 373), le délai variable, suivant le lieu de l'accident, d'une manière plus convenable que n'avait fait l'ordonnance, comme nous l'avons démontré à l'article 373.

Nous avions pensé, d'après le texte précis du présent article, que, hors l'action en délaissement, toute action dérivant d'un contrat de grosse, ou d'une police d'assurance, sans autre exception, ne pouvait plus prescrire que par cinq années comptables de la date du contrat.

Il ne s'est encore élevé aucune difficulté à ce sujet, en ce qui concerne les demandes en paiement

des primes, en ristourne, en répétition d'un paiement fait sans cause, et en exécution d'un contrat à la grosse.

Il n'en est pas de même de l'action en avarie.

Cette action, qu'on veut bien ne plus confondre avec celle en délaissement, devrait, suivant des prétentions modernes, appuyées des plus grandes autorités, cesser d'être comprise dans la désignation du présent article, « *Toute action dérivant d'une police d'assurance.* »

La place-t-on dans les délais progressifs de l'action en délaissement (art. 373)? Non. On prétend la priver du délai de cinq ans fixés par le présent article, des délais progressifs de l'article 373, et la réduire au délai d'un mois de la date de la signification des protestations et réclamations faites et signifiées dans les vingt-quatre heures de la réception des marchandises avariées.

M. Pardessus n'a pas traité cette question, et, sans même supposer la difficulté, il veut (1): « que l'assuré ne soit pas forcé d'agir dans un délai fatal et calculé d'après les distances; mais que son action dure cinq ans, et que ce temps coure à compter de la date de la police. »

Malgré les autorités imposantes que nous aurons à combattre, nous ferons nos efforts pour faire proscrire ce système que nous croyons entièrement subversif de tous les principes du droit maritime, mais nous renvoyons cette discussion aux articles 435 et 436 ci-après.

---

(1) Cours de Droit commercial, tom. 3, pag. 414.

ART. 433.

Sont prescrites

Toutes actions en paiement pour fret de navire, gages et loyers des officiers, matelots et autres gens de l'équipage, un an après le voyage fini ;

Pour nourriture fournie aux matelots par l'ordre du capitaine, un an après la livraison ;

Pour fournitures de bois et autres choses nécessaires aux constructions, équipement et avituaillement du navire, un an après ces fournitures faites ;

Pour salaires d'ouvriers, et pour ouvrages faits, un an après la réception des ouvrages ;

Toute demande en délivrance de marchandises, un an après l'arrivée du navire.

Cet article répète et réunit les dispositions des articles 2, 3, 4 et 9 de l'ordonnance, au même titre.

Il était indispensable de racourcir les délais suivant lesquels les prescriptions semblables s'établissent d'après le droit commun.

Les actions énoncées au présent article se prescrivent toutes par le délai d'un an, terme encore fort long, en matière commerciale.

Mais la prescription n'est pas un moyen de li-

bération pour le débiteur délicat qui sait n'avoir pas payé; et il peut y renoncer à moins cependant que cette renonciation ne porte préjudice à des tiers, qui auraient des droits acquis par l'effet de la prescription. Ainsi la reconnaissance de la dette prescrite ne conserve pas le privilége qui s'est éteint avec la dette, dont il n'était qu'un accessoire.

Le Code civil, après avoir établi des prescriptions pour un laps de temps très-court, ajoute la disposition suivante, dans l'article 2275 : « Ceux auxquels ces prescriptions seront opposées, pourront déférer le serment à ceux qui les opposent, sur la question de savoir si la chose a été réellement payée. »

Nous admettons avec M. Baulay-Paty (1) que la disposition du Code civil que nous venons de rappeler est applicable aux prescriptions énoncées au présent article, mais nous ne pensons pas qu'on puisse l'étendre aux prescriptions établies par les articles 373 et 432.

Nous avons à faire observer sur le dernier paragraphe du présent article, qui établit la prescription contre le consignataire qui demanderait la délivrance de sa marchandise, plus d'un an après l'arrivée du navire, que la prescription court tout de même contre le chargeur, parce qu'il a le même droit de réclamation que le consignataire. Mais cependant le délai ne commence à courir contre le chargeur que du jour de l'arrivée de retour du navire au lieu du départ.

Le chargeur n'a pas l'action du mandat. Ainsi jugé par la cour royale de Rouen, le 31 mai 1825,

(1) Cours de Droit commercial et maritime, tom. 4, pag. 602.

entre Raymond, chargeur, et Barauthe, capitaine du navire *le Navarrois*, parti du Hâvre pour la Véra-Cruz.

Nous devons faire observer que les auteurs du Code n'ont pas conservé la rédaction de l'ordonnance dans ce dernier paragraphe.

L'ordonnance disait : *un an après le voyage accompli*, le Code dit : *un an après l'arrivée du navire.*

Nous ne supposons pas que les auteurs du Code aient attaché quelque importance à ce changement de rédaction ; au moins rien ne l'indique. Le rédacteur de l'article a sans doute présumé la nouvelle rédaction plus régulière, parce que, dans le fait, on ne demande la marchandise au capitaine que lorsqu'il est arrivé au lieu de destination, et on n'a rien à lui demander lorsque le voyage est *accompli* par un sinistre majeur.

Il eût été plus sage cependant de conserver le texte de l'ordonnance.

Après le voyage accompli, dit la même chose qu'*après l'arrivée du navire*, lorsque, de fait, le navire a terminé son voyage par l'arrivée, mais exprime aussi les divers cas où le voyage s'accomplit autrement que par l'arrivée, ce qui ne résulte pas de la nouvelle rédaction.

Que faudra-t-il décider aujourd'hui si une force majeure a terminé le voyage pendant la traversée, en obligeant de décharger ou de vendre la marchandise dans un autre lieu que celui de la destination, sans que le navire ait pu y faire son retour ? Dans quel délai le capitaine acquerra-t-il la prescription contre le consignataire et le chargeur ?

Cette question s'est présentée depuis la publica-

tion du Code, mais pour un voyage fait sous le régime de l'ordonnance; ainsi la nouvelle rédaction a été sans influence sur la décision

Il nous paraît utile d'examiner cette question, quoique la cour de Montpellier, qui était saisie de la contestation, ait décidé en fait, que la perte des marchandises ne résultait pas d'un événement de force majeure, mais du fait et de la faute du capitaine ensuite des ordres de l'armateur, ce qui a garanti l'arrêt de la censure de la cour de cassation. Nous trouvons dans la défense fournie au nom du capitaine et de l'armateur le plus grand développement des principes qui régissent la matière. Nous allons en donner une analyse succincte (1).

Le voyage d'un navire se termine nécessairement par l'arrivée ou par un accident de force majeure, qui opère sa destruction en cours de voyage.

Dans l'un comme dans l'autre cas, le consignataire et le chargeur ont le droit de demander leur marchandise au capitaine. Il la délivre s'il l'a conduite au lieu de destination. S'il ne peut la consigner, il en est responsable, à moins qu'il ne justifie des événemens de force majeure.

On sent bien, qu'en pareille matière, cette responsabilité ne doit pas peser sur lui, comme en matière civile, et qu'un capitaine qui entreprend un second voyage, dès que le premier est fini, ne doit pas être astreint à conserver éternellement, soit la justification de la délivrance qu'il a faite de la marchandise, soit la preuve des accidens ou des

---

(1) M. Pardessus avait délibéré avec nous plusieurs consultations en faveur de l'armateur.

causes qui ont mis obstacle à l'arrivée des marchandises qu'il transportait.

La loi fixe la durée de cette responsablité à une année. Ce terme est sans doute bien suffisant, et le consignataire et le chargeur ont le temps nécessaire pour réclamer.

Point de difficulté pour le cas d'arrivée.

Y aura-t-il lieu à prescription quand le navire n'arrivera pas à destination ?

Si la prescription court dans ce dernier cas, de quelle époque ?

Sur la première proposition, nous pensons que la prescription court dans le cas des accidens de force majeure qui ont terminé le voyage en route, comme dans le cas d'arrivée.

Le changement de rédaction que nous avons fait remarquer dans le Code, qui dit : *un an après l'arrivée,* au lieu de : *un an après le voyage accompli*, comme disait l'ordonnance, ne nous paraît pas suffisant pour refuser la prescription.

Nous avons déjà dit que rien n'indique que ce changement ait eu quelque motif ; le rédacteur a cru seulement s'exprimer avec plus de pureté, et rectifier une expression qui ne lui paraissait que vague, tandis que les auteurs de l'ordonnance l'avaient employée avec une intention réfléchie.

Il nous semble qu'il faut entendre la disposition du Code dans le même esprit que celui de l'ordonnance, lorsque rien ne peut faire présumer que les auteurs aient eu l'intention d'innover.

Il faut donc dire avec les auteurs de l'ordonnance, comme avec les auteurs du Code, que la prescription court en faveur du capitaine, lorsque le voyage a été accompli en route, avant le lieu de destination.

Sans entreprendre une discussion de grammaire, on peut soutenir que les mots *un an après l'arrivée*, comprennent implicitement les mots *accomplissement du voyage aux termes de droit*, parce que *l'accomplissement du voyage* doit avoir le même résultat que *l'arrivée.*

Reste à examiner de quelle époque doit courir la prescription.

Il y aurait peut-être des raisons suffisantes pour établir que la prescription doit courir du jour de l'événement qui, par force majeure, a fait terminer, en route, le voyage; mais nous croyons plus dans les principes de ne la faire courir que du jour où le chargeur a eu connaissance de l'événement. Nous adoptons, à cet égard, l'opinion de M. Pardessus (1).

Art. 434.

Le prescription ne peut avoir lieu, s'il y a cédule, obligation, arrêté de compte ou interpellation judiciaire.

La disposition de l'article 10 de l'ordonnance, au même titre, est ici répétée mot à mot.

Cette conformité de disposition, entre l'ordonnance et le Code, établit suffisamment que la législation est la même aujourd'hui que sous le régime de l'ordonnance.

Il faut donc, aujourd'hui comme alors, reconnaître que lorsqu'il y a cédule, obligation, arrêté de

(1) Cours de Droit commercial, tom. 3, pag. 182.

compte ou interpellation judiciaire, les prescriptions établies par les articles précédens cessent d'avoir lieu dans les courts délais déterminés; que les parties rentrent dans le droit commun, et ne peuvent plus être atteintes que par la prescription trentenaire.

C'est la seule manière d'entendre la disposition de la loi, *ne peut avoir lieu*, qui aurait dit *sera interrompue*, si elle n'avait voulu produire que cet effet.

En établissant des prescriptions à courts délais, le législateur a considéré qu'il était de la plus grande utilité pour le commerce d'amener la conclusion prompte des affaires; le but du législateur est rempli, lorsque les parties ont réglé leurs droits par des actes, ou se sont adressées à la justice, dans les délais fixés, pour les faire régler.

Relativement à *l'interpellation judiciaire*, nous pensons, avec Valin, qu'une simple sommation ne suffit pas. Elle ne remplirait pas le vœu de la loi, qui est que les parties règlent elles-mêmes, dans les délais fixés, ou que, dans les mêmes délais, elles investissent l'autorité judiciaire de ce réglement.

La justice n'est saisie que par une demande régulière. Cette demande ne suffirait même pas, si elle était ensuite abandonnée et si le réclamant la laissait périmer. Une action périmée ne produit pas plus d'effet que si elle n'avait pas été intentée.

Il faut encore observer que la péremption qui, dans les cas ordinaires, ne s'acquiert que par l'interruption de la procédure pendant un délai de trois ans, n'est pas, ici, de si longue durée, parce qu'il est de règle, dans les actions de courte durée, que

la péremption s'acquiert par les mêmes délais qui appartiennent à l'action.

Nous avons fait observer, à l'article précédent, que la prescription n'est pas un moyen d'éteindre la dette, pour un débiteur délicat; mais qu'il ne peut la reconnaître au préjudice des droits acquis aux tiers; que si la dette conserve son existence, par la reconnaissance du débiteur, le créancier ne peut l'exercer, au préjudice des tiers, avec le privilége qui lui appartenait originairement, et que la prescription a fait disparaître.

Nous répéterons encore que, nonobstant la prescription acquise et sur l'action personnelle qui lui reste, le créancier est habile à déférer le serment décisoire à son débiteur. Nous croyons pouvoir ajouter qu'il doit être condamné, en cas de refus de le prêter.

TITRE XIV.

Fins de non-recevoir.

Art. 435.

Sont non-recevables
Toutes actions contre le capitaine et les

assureurs, pour dommage arrivé à la marchandise, si elle a été reçue sans protestation;

Toutes actions contre l'affréteur, pour avaries, si le capitaine a livré les marchandises et reçu son fret sans avoir protesté;

Toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage, dans un lieu où le capitaine a pu agir, s'il n'a point fait de réclamation.

Art. 436.

Ces protestations et réclamations sont nulles, si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures, et si, dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice.

Ces deux articles reproduisent, dans un ordre plus régulier et dans une rédaction qui ne présente que quelques différences, les articles 5, 7, 8 et 6 de l'ordonnance de la marine, qui avait fait un seul titre *des prescriptions et fins de non-recevoir*.

L'article 8 de ce titre s'exprimait ainsi: « Toute demande pour raison d'abordage sera formée *vingt-quatre heures* APRÈS le dommage reçus. » Le Code dit, *dans les vingt-quatre heures*; cette nouvelle rédaction est plus exacte.

La distinction établie par le Code de ces deux titres fait cesser l'espèce de confusion que présentait l'ordonnance, ce qui est mieux dans l'ordre, vu la

différence qu'il faut faire entre les *prescriptions* et *les fins de non-recevoir.*

On sent de quelle importance il est pour le commerce, que des réclamations de la nature de celles dont il s'agit ici soient faites sans délai, et que les plus grands inconvéniens résulteraient de l'inobservation des formalités prescrites par les articles ci-dessus.

Le consignataire qui garderait en sa possession, pendant plusieurs jours, les marchandises qu'il aurait reçues, aurait tout moyen pour les dénaturer, pour en substituer d'avariées à celles qu'il aurait reçues en bon état.

La première règle à suivre est de protester lorsqu'on reçoit une marchandise en mauvais état, ou qui paraît l'être, ou même mal conditionnée. Le défaut de protestation établit la présomption légale qu'il n'y a pas d'avarie.

Les règles prescrites par les articles que nous examinons, sont applicables aux marchandises reçues dans l'étranger, comme à celles qui sont reçues en France, que les marchandises soient consignées dans les magasins du consignataire ou dans ceux des douanes. Elles sont pareillement applicables au manque de poids comme au manque d'une partie de marchandise.

Il n'est pas nécessaire que la délivrance des marchandises soit justifiée par un reçu du consignataire; le fait constaté de la réception de la marchandise établit la fin de non-recevoir, et lorsque le consignataire, en recevant, a négligé de faire des protestations, il ne peut refuser de payer le fret intégralement.

Le défaut de protestation et de demande établit la fin de non-recevoir, et le chargeur ne peut être

admis à la preuve que le capitaine a promis de payer le dommage, si celui-ci nie la promesse prétendue faite.

L'assureur est habile à se prévaloir de la fin de non-recevoir contre le consignataire qui a pris livraison des marchandises sans protester, soit qu'il en ait pris possession, soit qu'il les ait fait transborder sur un autre navire.

La fin de non-recevoir n'est point admissible lorsque les parties ont amiablement nommé des experts pour régler l'avarie.

Elle ne peut être opposée à l'assuré qui demande le remboursement de la contribution qu'il a payée suivant le réglement fait au lieu du reste; cette action n'est pas de la nature de celles qui sont comprises dans les présens articles, elle est régie par l'article 432 que nous avons examiné.

Elle ne peut être opposée pour raison des avaries, s'il y en a, que par le capitaine, le fréteur et les assureurs; le consignataire demeure dans les termes du droit commun à l'égard de l'expéditeur, et peut toujours établir que la marchandise consignée n'est pas conforme aux ordres qui lui ont été donnés. Un arrêt de la cour royale de Lyon a consacré ces principes le 20 décembre 1826, entre les sieurs Tézenas frères et le sieur Saint-Oüen.

Il s'agissait de marchandises consignées par un roulier et reçues sans protestation. Les dispositions de l'article 105, applicables à l'espèce, offrent les mêmes règles que celles que nous examinons.

Ces dispositions sont relatives aux rouliers seulement, comme celles-ci aux capitaines.

Un autre arrêt de la cour royale d'Aix, du 15 (1)

(1) Sirey, tom. 27, 2ᵉ part., pag. 57.

juillet 1825, entre Arnal et Girard, a été rendu dans les mêmes principes.

Un arrêt de la même cour, du 4 janvier 1820, rendu entre MM. Salavy père et fils et leurs assureurs, et le capitaine Maurin, décide que la fin de non-recevoir est fondée et peut être opposée en cause d'appel, lors même qu'elle n'a pas été proposée en première instance.

L'arrêt Dutilh et compagnie contre la compagnie commerciale d'assurances, du 31 janvier 1827, de la cour royale de Paris, que nous avons cité à l'article 409, décide le contraire.

Nous croyons préférable la doctrine de ce dernier arrêt. Elle a distingué *la prescription de la fin de non-recevoir.* La fin de non-recevoir est couverte par la défense au fond. Il n'en est pas de même de la prescription qu'on peut proposer en tout état de cause, à moins que la partie qui l'oppose doive, par les circonstances, être présumée y avoir renoncé.

Telles sont les dispositions de l'art. 2224 du Code civil; or, l'exception prise de la réception de marchandises sans protestation est une fin de non-recevoir, puisque la rubrique de ce titre porte *des fins de non-recevoir.*

La réclamation pour dommages causés par abordage, dans un lieu où le capitaine a pu agir, doit être faite dans les vingt-quatre heures de l'accident. Une demande formée après l'expiration de ce délai est non-recevable aux termes des articles ci-dessus.

Mais le délai court-il du moment où le dommage a commencé ou seulement de celui où il a cessé?

Prétendre que le délai doit courir du moment où le dommage a commencé, c'est vouloir soumettre le plaignant à demander la réparation d'un dommage qui n'existe pas encore, et qui peut ne pas

avoir lieu, parce qu'il est dans l'ordre du possible qu'un abordage n'ait pas de résultats fâcheux. Ce serait, en quelque sorte, obliger le capitaine à abandonner les soins qu'il doit à son navire pour s'occuper d'une réclamation qui peut n'avoir pas de motifs, tandis qu'il violerait la loi qui l'oblige à être à bord et à ne pas quitter son navire pendant qu'il est en danger.

Il faut entendre les lois d'une manière raisonnable et susceptible d'exécution, et on ne peut exiger du capitaine abordé des démarches et des protestations que lorsqu'il connaît les résultats de l'abordage, le dommage qu'il en a reçu, et lorsqu'il a mis son navire hors du danger des suites de cet accident. On ne peut donc faire courir la prescription contre lui qu'à compter du moment où les dommages causés par l'abordage ont cessé.

C'est ainsi que la même disposition était entendue sous le régime de l'ordonnance, et c'est ce qui résulte des observations de Valin et d'Emerigon, qui se bornent à attester d'une manière générale, que la prescription ne commence à courir que lorsque l'abordé a pu agir; qu'elle ne court contre le capitaine sorti du port et faisant route, qui n'est pas tenu de suspendre son voyage, et de rentrer dans le port, pour faire ses protestations, que du jour de l'arrivée et libre entrée au port de destination, et qu'il en est de même lorsque le délai de vingt-quatre heures tombe un dimanche ou tout autre jour férié. Les vingt-quatre heures de ce jour férié ne peuvent être comptées.

Nous allons à présent aborder la dernière des questions de droit maritime qui nous reste à examiner; elle est importante et grave, et exigerait de plus grands talens que les nôtres; mais nous devons

notre tribut d'efforts au rétablissement des bons principes dont il nous paraît qu'on s'est écarté, et si nous étions nous-mêmes dans l'erreur, on rendra du moins justice à notre bonne foi comme à nos bonnes intentions.

Comment faut-il entendre les dispositions des articles que nous examinons relativement à l'action que l'assuré peut exercer contre ses assureurs, lorsque la marchandise assurée a éprouvé des dommages par fortune de mer? Dans quels cas et comment sera acquise contre lui la fin de non-recevoir qu'ils établissent?

Nous ne voyons aucune difficulté à la manière d'entendre la disposition de l'art. 435.

Tout assuré qui reçoit sa marchandise et en paie le fret sans aucune protestation, devient *ipso facto* et irrévocablement non-recevable en toute action, soit contre le capitaine, soit contre ses assureurs.

Nous devons répéter ce que nous venons de dire, que le défaut de protestation établit la présomption légale qu'il n'y a pas d'avaries.

Cette présomption est indestructible; le fait contraire pût-il être justifié avec la plus grande évidence, ne saurait atténuer toutes les conséquences de la présomption légale. On sait d'ailleurs que le fait contraire ne pourrait jamais être légalement établi lorsque l'assuré a tenu en sa possession pendant un délai plus ou moins long, des marchandises qu'il a pu avarier lui-même, et dans lesquelles il a pu également faire des substitutions coupables.

Il faut donc qu'il y ait plainte et protestation de la part de l'assuré pendant que sa marchandise est encore en la possession du capitaine conducteur intéressé, puisqu'il est le premier responsable de la marchandise qu'il a transportée.

L'observation de cette règle est de la plus stricte rigueur, son inobservation ne comporte aucune excuse, et opère irrévocablement la fin de non-recevoir même en pays étrangers.

La seconde règle établie par la première disposition de l'article 436 est tout aussi claire, tout aussi précise, et ne laisse pas plus de doute pour son application : *Ces protestations sont nulles si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures.*

Cette disposition ne comporte aucune explication.

La fin de non-recevoir est donc encore acquise, malgré la protestation de l'assuré, si la protestation n'est pas faite et signifiée dans les vingt-quatre heures de la livraison.

La grande difficulté que nous avons à discuter réside donc uniquement sur la dernière disposition de l'article 436. — Ces protestations sont nulles, « *si dans le mois de leur date elles ne sont suivies* « D'UNE DEMANDE EN JUSTICE. »

Comment faut-il entendre cette expression du législateur, *d'une demande en justice?*

On soutient qu'on ne peut entendre par *demande en justice* qu'une demande *à fin de paiement* devant le juge compétent, et on conclut que l'assuré qui a protesté en recevant sa marchandise, qui a fait et signifié sa protestation dans les vingt-quatre heures, et qui, dans le mois, a formé demande devant le magistrat du lieu en nomination d'experts et fixation de l'avarie, sera néanmoins non-recevable si, en outre, il n'a pas présenté, dans le même mois, une demande à fin de paiement contre ses assureurs.

Est-il bien vrai que l'on ne peut entendre les mots de *demande en justice* que dans le sens d'une

demande à fin de paiement? Nous devons convenir que c'est l'opinion générale des jurisconsultes les plus éclairés et des praticiens. C'est d'après cette manière d'entendre et d'expliquer ces mots que s'est établi le système que nous voulons réfuter; qu'il a acquis la sanction de l'autorité de deux arrêts de la cour de cassation plus ou moins favorables, que nous examinerons bientôt.

Nous ferons d'abord observer que les auteurs du Code n'ont nullement entendu établir un droit nouveau, ni porter des dérogations à la législation de l'ordonnance. La nouvelle disposition est faite dans le même esprit et dans les mêmes termes.

L'ordonnance disait: « Les protestations n'auront « aucun effet si dans le mois elles ne sont suivies « d'une demande en justice. »

Comment entendait-t-on cette disposition sous le régime de l'ordonnance?

Nous avons suivi long-temps, avec assiduité, les audiences du tribunal de l'amirauté de Marseille, auprès d'un jurisconsulte presque exclusivement occupé de causes maritimes; nous avons pendant vingt-deux ans exercé le notariat et l'assurance, et nous n'avons jamais vu proposer la fin de non-recevoir qu'on voudrait faire adopter aujourd'hui. Ce n'est pas seulement dans le ressort de l'amirauté de Marseille qu'il en était ainsi. La même chose avait lieu dans les autres ressorts d'amirauté du royaume. On ne trouvera aucune trace de cette prétention dans Valin, Pothier ni Emerigon; leur doctrine, à cet égard, que nous allons analyser, est uniforme dans le sens contraire.

L'assuré était toujours admis à former sa demande contre ses assureurs, lorsqu'il arrivait avec la preuve qu'il avait protesté en recevant la con-

signation de sa marchandise; que, dans les vingt-quatre heures, il avait fait et signifié sa protestation, et lorsque, dans le mois, il avait formé devant le magistrat du lieu une demande en nomination d'experts et en fixation de dommage. Ce rapport des experts, qui fixait ce dommage, précédé des protestations, était la seule pièce nécessaire pour fonder contre ses assureurs sa demande en paiement de dommage, devant le juge du domicile de l'assureur, pourvu que cette demande fût faite dans les délais fixés par l'art. 48.

Procéder autrement aujourd'hui serait annoncer que l'on avait mal entendu l'ordonnance, puisqu'il n'y a aucun changement dans l'esprit ni dans la lettre de la disposition, comme nous l'avons déjà établi, si ce n'est que le Code n'a fait que deux articles des quatre articles de l'ordonnance.

La législation sur la fin de non-recevoir en matière d'avarie n'a donc reçu aucun changement, aucune altération; mais la prescription de l'action en avarie en a reçu un notable, et cela ne peut être révoqué en doute.

L'ordonnance fixait la durée des actions par l'article 48, et elle établissait une prescription commune à toutes, à celles en délaissement comme à celles en avarie. « Les délaissemens et *toutes demandes en exécution de la police* seront faites aux assureurs dans six semaines, dans trois mois, dans quatre mois, dans un an..., et dans deux ans, etc... et le temps passé, les assurés *ne seront plus recevables en leurs demandes.* »

Le Code a remplacé l'art. 48 de l'ordonnance par l'art. 373.

Nous avons fait remarquer sur cet article que le Code avait opéré des changemens avantageux au

commerce, des améliorations sensibles aux dispositions de l'art. 48 de l'ordonnance.

Nous avons rapporté, d'après les séances du Conseil d'Etat, que la commission avait proposé de supprimer les délais variés, fixés par cet article, pour la prescription en matière de délaissement ; qu'elle entendait, par cette suppression, que l'action en délaissement ne fût soumise qu'à la prescription de cinq ans, ainsi qu'elle est fixée par l'art. 432, pour toutes les autres actions dérivant d'une police d'assurance.

Cette proposition ne fut pas adoptée ; et l'on crut convenable de soumettre isolément l'action en délaissement au joug de délais moindres que celui de cinq années. On se borna à rectifier ces délais, comme nous l'avons expliqué ; mais ce fut seulement pour l'action en délaissement. L'art. 373 dit *le délaissement*, et n'accompagne plus ce mot, comme faisait l'ordonnance, des autres mots *et toutes demandes en exécution de la police*. Ce n'est donc plus que l'action en délaissement qui se trouve limitée dans les délais fixés par l'art. 373; l'action en avarie et toutes les autres actions dérivant d'une police d'assurance sont régies, en matière de prescription, par les dispositions de l'art. 432 du Code.

« Toute action dérivant d'un contrat à la grosse « ou d'une police d'assurance, est prescrite après « cinq ans, à compter de la date du contrat. »

On doit donc aujourd'hui tenir pour certain que, hors le cas du délaissement, les prescriptions établies par l'art. 48 de l'ordonnance sont réglées par l'art. 432 du Code.

On doit donc aujourd'hui appliquer les dispositions de l'art. 432, comme sous l'empire de l'or-

donnance on appliquait les dispositions de l'article 48.

Voyons ce qui en était, consultons les auteurs qui ont fait l'admiration de l'Europe, examinons les doctrines de Valin, Pothier et Emerigon. Commençons par Valin.

Voici comment il s'exprime sur l'article 6 de l'ordonnance *titre des prescriptions* que nous avons cité plus haut.

« Dans tous les cas de l'article précédent, ce « n'est donc pas assez d'avoir protesté; les protes- « tations seront inutiles, et sans aucun effet, si « dans le mois elles ne sont suivies d'une demande « en justice. »

« Il convient même d'ajouter qu'il est telles cir- « constances où la demande, quoique formée dans « le mois qui suit ces protestations, serait inutile « tout de même; et cela arriverait effectivement, si « le dommage était couvert de manière qu'il n'y eût « plus moyen de le vérifier et de le constater; car « c'est une maxime que toute action en paiement « de dommage cesse et est prescrite lorsque le « dommage ne peut plus être reconnu et esti- « mé. ».

« Il est donc intéressant pour celui qui a une ac- « tion à former pour cause de dommage ou avarie « *de faire ses diligences à temps pour en faire cons- « tater la nature, la qualité et l'estimation*, relati- « vement aux circonstances; à l'effet de quoi il faut « qu'il *fasse faire la visite des marchandises ou du « navire et qu'il fasse dresser un procès-verbal de « leur état, parties présentes* ou *duement appelées.* »

« Dans le train ordinaire, *on se contente d'un « procès-verbal fait par un notaire ou un sergent;* « mais cela n'est pas régulier et c'est le cas où

« l'office du juge est nécessaire pour faire une « preuve juridique; aussi s'est-on souvent mal trouvé « d'avoir négligé de prendre cette précaution etc. ».

« Car enfin est-ce constater, comme il convient, le « dommage, que de n'y employer que le ministère d'un « notaire ou d'un huissier? surtout lorsqu'il y a des « absens, dont les droits ne peuvent être mis en « sûreté que par le ministère du procureur du roi, « et le procureur du roi ne comparaîtra pas à un « procès-verbal du notaire ou du sergent. »

« Un tel procès-verbal suffira sans doute, s'il est « fait avec quelqu'un ayant pouvoir et ordre de re- « présenter l'absent; mais s'il n'y a personne pour « le représenter, il est évident que pour faire preuve « *Il faut que ce procès-verbal soit fait par le juge,* « *en présence du procureur du roi*, qui est le re- « présentant naturel et légal des absens. »

Que doit-on conclure de la citation littérale que nous venons de faire de Valin? Quel est l'usage qui était suivi ou devait l'être sous l'empire de l'ordonnance, relativement aux dispositions que nous examinons, et qui sont les mêmes sous le Code qu'elles étaient sous l'ordonnance?

Il fallait *faire diligence à temps pour faire constater la nature, la quantité et l'estimation du dommage, il fallait faire faire la visite des marchandises, et dresser un procès-verbal de leur état, parties présentes ou duement appelées.*

Voilà ce qu'il fallait faire dans la rigueur de la règle.

Mais, DANS LE TRAIN ORDINAIRE, *on se contentait d'un procès-verbal fait par un notaire ou un sergent.*

Valin nous atteste donc, ce que nous avons attesté nous-mêmes par suite d'une longue expérience

dans ces matières, qu'un procès-verbal par un notaire ou par un sergent qui n'était qu'une pièce irrégulière, suffisait ordinairement et qu'on *s'en contentait.*

Mais lorsque les assurés, pour n'être pas à la merci de leurs assureurs, voulaient être en règle, ils ne ménageaient pas les formalités et frais de procédure, ils faisaient faire un procès-verbal par le juge, en présence du procureur du roi. Le juge nommait des experts qui prêtaient serment, et qui opéraient en sa présence. Cela s'entend des opérations de cette nature qui avaient lieu en France.

Mais cette procédure n'était pas la suite et la conséquence d'une demande à fin de paiement, c'était la suite d'une demande locale devant le magistrat du lieu, à fin de réglement et fixation du dommage survenu à la marchandise; lorsque l'opération avait lieu dans l'étranger, c'était devant le consul de France, et à défaut devant le magistrat du lieu.

En France, le procureur du roi avait qualité pour représenter les absens; dans l'étranger ils étaient assignés en la personne du capitaine du navire, ou le consul et le magistrat du lieu nommaient quelqu'un pour les représenter. Le plus souvent cette précaution était négligée et ne produisait aucune contestation, lorsqu'il y avait un procès-verbal dressé par le juge, un rapport d'experts nommés judiciairement, et ayant prêté serment devant le juge; enfin pour que l'assuré fût irréprochable, il fallait que les intéressés absens eussent été représentés dans le procès-verbal juridique émané de l'autorité du juge, soit immédiatement et par lui-même comme présidant l'opération d'estima-

tion; soit par les experts assermentés qu'il avait nommés à la requête du consignataire.

Mais jamais on n'avait entendu les termes *une demande en justice*, les mêmes dont se sert le Code, comme une demande à fin de paiement contre l'assureur, à son domicile, mais seulement comme une demande à fin de fixation de la quotité d'avaries, et l'exception de prescription n'avait jamais été accueillie pour n'avoir pas formé la demande à fin de paiement contre l'assureur dans le mois de la protestation, mais seulement lorsqu'elle ne l'avait pas été dans les délais fixés par l'art. 48 de l'ordonnance (aujourd'hui art. 373 du Code), comme nous allons le voir dans les monumens de la jurisprudence de ce temps, qu'Emerigon nous a transmis, et qui sont conformes à la doctrine de Pothier sur cette matière.

Nous pouvons borner là nos observations sur Valin, et on ne nous contestera pas que la jurisprudence, sous le régime de l'ordonnance, ne soit conforme à la doctrine que nous voulons établir.

Voyons à présent l'opinion de Pothier : voici ce qu'il dit dans son *Traité du contrat d'assurance* n° 170.

« Il nous reste à observer que cette action (l'action en avarie) doit être donnée dans le même temps dans lequel doit être donnée celle dont nous avons traité en l'article précédent. L'ordonnance, art. 48, dit : TOUTES *demandes en exécution de la police seront faites, etc.* Ce mot *toutes* comprend cette action aussi bien que la précédente; c'est pourquoi l'assuré, après l'expiration des termes portés par ledit art. 48, y est déclaré non recevable. »

Estrangin, dans ses notes sur Pothier, fait ob-

server que ce qu'il dit paraît conforme au texte de la loi, et que néanmoins la jurisprudence est contraire. Ce qu'il faut entendre dans ce sens, qu'aux termes de l'art. 48, la prescription court pour les actions en délaissement, et nullement pour les actions en avarie.

Voyons à présent ce que dit Emérigon.

Il établit (1) « que *le Guidon de la mer* ne soumettait à la prescription de courte durée que l'action d'avarie, et non celle de délaissement.

« Que l'art. 48 ne soumet au contraire à la prescription de courte durée que l'action de délaissement et non celle d'avarie.

« 1° Il est de règle et d'usage, etc....., d'après cette forme on sent d'abord combien les prescriptions de l'art. 48 sont peu applicables au fait des avaries; l'assuré ignore si l'avarie dont il a eu notice excédera ou non un pour cent, il ignore à quoi elle montera. Il a bien pu faire signifier l'accident à ses assureurs, mais l'art. 42 ne prononce ni peine ni déchéance. »

« 2° Au titre des prescriptions il est dit à l'arti-
« cle 5: *Que le marchand ne sera recevable à former*
« *aucune demande contre le maître ni contre les*
« *assureurs, pour dommage arrivé à sa marchan-*
« *dise, après l'avoir reçue sans protestation*, et
« l'article d'après ajoute que « *Les protestations n'au-*
« *ront aucun effet, si dans le mois elles ne sont sui-*
« *vies d'une demande en justice*, mais tout cela est
« étranger à la question présente.

« 3° Nos polices ne renferment aucun terme
« de paiement pour les avaries, et les trois mois

(1) Tom. 2, pag. 300.

« déterminés par l'art. 44, ne concernent que le « cas de *délaissement*.

« 4° Le mot *perte*, qu'on trouve dans l'art. 48, « détermine la disposition de la loi, au cas de dé- « laissement, dont la demande doit être faite *en* « *exécution de la police*, dans les délais spécifiés « par cet article; car dans le langage de l'ordon- « nance *la perte* est autre chose que *l'avarie*, et si- « gnifie un accident qui, par lui-même, donne « ouverture à l'abandon; *la perte* est déterminée « par un événement absolu, tel que la prise, le « naufrage, le bris, et défère à l'assuré la faculté de « demander l'entier paiement de l'assurance, au « lieu que l'avarie a besoin d'être réglée, avant « qu'on sache à quoi les assureurs seront tenus.

« Mais après que l'avarie est réglée, et que le ré- « glement est connu des assurés, ceux-ci doivent- « ils se pourvoir contre leurs assureurs dans le « temps déterminé par l'art. 48? »

Immédiatement après cette question Emerigon cite une sentence de l'amirauté de Marseille du 21 février 1752, confirmée par arrêt du parlement d'Aix du mois de juin 1753, qui déclare les assurés non recevables en leur demande, parce qu'ils avaient laissé écouler plus de trois mois depuis que l'avarie avait été réglée à La Rochelle.

Il ajoute tout de suite:

« On peut observer ici que les tribunaux n'ont « pas l'autorité d'étendre d'un cas à l'autre les « prescriptions de courte durée; il suffit donc qu'on « ne se trouve pas dans la disposition précise qui « les a établies, pour qu'on retombe dans le droit « commun. Le Guidon de la mer, et les réglemens « d'Anvers et d'Amsterdam n'ont pas force de loi « chez nous; les prescriptions de la nature de cel-

« les-ci n'ont pas été reçues dans notre province « avec assez de faveur, pour qu'elles soient suscep« tibles d'une extension arbitraire.

« Je croirais donc qu'en rigueur de règle, l'ac« tion d'avarie n'est subordonnée à aucune pres« cription de courte durée, jusqu'à ce que S. M. « y ait pourvu par un réglement. On doit être sur« pris que notre chambre de commerce reste si « long-temps sans le postuler, malgré la demande « qui lui en est faite depuis 1713.

« Ce réglement serait d'autant plus nécessaire « que l'art. 48 est conçu d'une manière équivoque, « *le délaissement et toute demande en exécution de* « *la police, seront faits aux assureurs dans* (tel « temps et tel temps); or, *la demande* en avarie est « faite *en exécution de la police*, d'où M. Pothier, « n° 170, conclut que l'action d'avarie est soumise « aux mêmes prescriptions que celle de délaisse« ment; mais la pratique journalière, et l'ordre na« turel des choses, ne permettent pas d'adopter une « pareille conclusion d'après laquelle il faudrait « former la demande, avant même que l'avarie eût « été constatée et liquidée *à la diligence du maitre*, « *dans le lieu de la décharge du bâtiment*, et en la « forme déterminée par l'art. 6, *titre du jet.*

« « Il est vrai qu'après que ces préalables sont remplis, et qu'on est muni des pièces convenables, « rien n'empêche d'intenter l'action d'avarie; mais « elle est alors intentée long-temps *après la nouvelle* « de l'accident. Or, si en matière d'avarie, on est « forcé de s'écarter une fois de l'article 48, est-il « permis d'y rentrer au préjudice du droit com« mun, et sans le secours d'un texte spécial, tandis « que cet article 48, bien entendu, n'est applicable « qu'à la seule action en délaissement ? »

On voit qu'Emerigon énonce de la manière la plus formelle, que l'action en avarie n'est point sujette à la prescription déterminée par l'article 48 de l'ordonnance; tout en convenant que la jurisprudence qu'il réprouve l'a établi ainsi par une fausse interprétation du texte de la loi, il pense que ce n'est que l'action en délaissement que les auteurs de l'ordonnance ont voulu soumettre à une prescription à court délai; il soutient cette opinion contre l'avis de Pothier, qu'il combat. Pothier et Valin n'admettent la prescription que dans les délais fixés par l'article 48, remplacé dans le Code par l'article 432. Mais aucun de ces savans auteurs n'a entendu et n'a admis que la prescription pût être acquise dans le mois de la livraison de la marchandise.

Cependant dans ses articles 5, 7, 8 et 6, l'ordonnance présentait les mêmes dispositions que celles contenues dans les articles 435 et 436 que nous examinons. Nous avons donc eu raison de dire que sous le régime de l'ordonnance, on ne l'entendait pas ainsi.

Quel que soit le sens que l'usage et les praticiens puissent donner aux mots *demande en justice*, nous nous croyons fondés à soutenir que les auteurs de l'ordonnance, comme les auteurs du Code, n'ont pu l'entendre que comme une demande en justice localement faite au lieu du reste pour obtenir du magistrat compétent, la nomination des experts et l'examen et vérification des marchandises.

Il n'est pas possible de soutenir que le législateur a entendu prescrire une chose le plus souvent impossible dans son exécution et nuisible dans ses résultats.

Impossible, parce que dans les voyages de long

cours, l'avarie, reconnue au débarquement de la marchandise, le serait à de trop grandes distances du domicile de l'assureur, pour que l'assuré pût former contre lui son action en paiement dans le mois de la protestation, parce qu'elle serait sans effet utile; que l'assureur, appelé dans les délais du Code de procédure, ne pourra jamais assister aux opérations de l'expertise ni s'y faire représenter, la seule chose qu'il pourrait réclamer si elle était praticable; *nuisible*, en ce que cette impossibilité détruirait le système des assurances, et, par là, priverait le commerce d'un appui si nécessaire dans les expéditions maritimes.

Dès-lors, s'il pouvait y avoir du doute sur la manière d'expliquer les termes dont s'est servi le législateur, il faudrait le faire dans le sens que ce qu'ils ordonnent est praticable et utile, plutôt que dans celui où ils ordonnent une chose absurde et déloyale. Il n'est pas moins intéressant, en pareil cas, de consulter l'usage qui s'est établi d'après la disposition de la loi, et comment l'ont entendu, depuis sa promulgation, tous ceux qui ont eu à l'exécuter, et les tribunaux qui en ont fait l'application.

Depuis 1681, depuis la promulgation de l'ordonnance jusques au Code, la manière dont la disposition a été entendue ne présente pas l'objet du moindre doute; Emerigon, Pothier et Valin nous l'attestent unanimement, et on ne voit nulle part une opinion contraire.

Depuis la publication du Code, qui a confirmé la législation dans les mêmes termes dont s'était servi l'ordonnance, la jurisprudence avait consacré l'usage antique suivi depuis 1681, n'est-on pas bien fondé à dire qu'une autre manière d'entendre

et d'expliquer la loi est de création nouvelle, qui a pour résultat d'introduire une interprétation forcée au lieu d'une interprétation naturelle.

L'usage par lequel on entend dans le commerce que les mots *demande en justice*, énoncés dans l'article 6 de l'ordonnance et dans l'article 436 du Code de commerce, est si général, si commun, que nous ne craignons pas d'affirmer qu'en l'entendant autrement et comme le veulent les novateurs, dans les avaries payées dans le commerce maritime depuis 1681 jusques à ce jour, il n'y en aurait pas eu trois sur cent susceptibles de paiement, et que les assurés réclamataires eussent été à peu près tous atteints de la fin de non-recevoir.

Mais enfin faut-il admettre sans retour et sans autre examen, l'interprétation donnée par les jurisconsultes et praticiens aux mots *demande en justice ?*

Ne peut-on pas examiner si ces mots, qui signifient, en général, *demande à fin de paiement*, n'ont pas été employés par les auteurs de l'ordonnance et du Code comme demande judiciaire devant le juge local, à l'effet de réaliser les protestations ordonnées ?

Il est évident que l'assuré ne doit procéder en justice, pour faire conster de l'avarie dont il se plaint, que dans le lieu de la destination où les marchandises lui sont consignées, ou à son correspondant.

C'est donc devant la justice de ce lieu, soit du consul français, soit du magistrat local, que les procédures constatant l'avarie doivent être faites ; ce n'est que devant cette autorité judiciaire que les avaries générales doivent être réglées, et cependant une demande à fin de paiement, comme l'enten-

dent les novateurs, ne peut être présentée contre les assureurs, que devant le juge de leur domicile.

Quelle sera l'incohérence que produira une demande à fin de paiement à domicile de l'assureur, à travers les procédures inévitables à faire en réglement d'avaries, devant le juge du lieu du reste?

Et dans le cas où des assurances sur la même expédition auront été prises à Paris, à Londres, à Cadix, à Amsterdam, à Genève, à Livourne, à Hambourg, à Nantes, à Marseille et à Lisbonne, comment fera-t-on procéder l'assuré?

Il a protesté et fait et signifié la protestation dans les vingt-quatre heures. Il faut qu'il fasse une demande en justice dans le mois.

Si c'est une demande à fin de paiement, que demandera-t-il à ses assureurs épars dans les diverses places de l'Europe, avant de savoir quelle sera l'importance de l'avarie non encore réglée?

La loi ne le soumet qu'à une demande en justice.

Fera-t-il une demande à fin de paiement sans faire en même temps une demande à fin de réglement de l'avarie.

La demande isolée à fin de paiement, ne saurait produire aucun effet, elle n'aurait ni base ni appui; notez qu'elle doit être faite devant le juge du domicile de l'assureur.

Faudra-t-il qu'il accompagne cette demande d'une autre demande en réglement de l'avarie, mais cette demande doit être faite devant le juge du lieu où le navire est arrivé à sa destination.

Il faudra donc qu'il forme simultanément deux demandes en justice, tandis que la loi ne le soumet qu'à une seule.

Pourquoi se jeter ainsi dans des embarras inex-

tricables, quand l'entente plus simple et plus naturelle des mots *demande en justice*, traduits par ceux, *demande à fin de réglement devant le juge local*, fait disparaître toute difficulté.

Voilà ce que les simples lumières de la raison paraissent nous indiquer; mais entrons plus avant dans la pensée du législateur.

Il est une chose bien remarquable dans l'ordonnance comme dans le Code; c'est la différence que l'on voit dans les expressions du législateur.

Dans l'article 4 de l'ordonnance on lit, *ne seront plus reçues* AUCUNES ACTIONS, etc.

Dans l'article 435 du Code, remplaçant l'article 5 de l'ordonnance, *sont non-recevables* TOUTES ACTIONS *contre le capitaine et les assureurs*, etc.

L'article 6 de l'ordonnance, comme l'article 436 du Code, qui le remplace, exigent *une demande en justice*.

Ne peut-on pas conclure de la différence des expressions dont s'est servi le législateur, qu'il a entendu faire une différence dans ce qu'elles expriment, et dès-lors qu'en employant les mots qu'on lit dans l'article 435, *actions contre les assureurs*, et dans l'article 436, ceux de *demande en justice*, il n'a pas été dans sa pensée de confondre ces deux choses entre elles.

En effet, en rapprochant ces deux articles, on peut se convaincre, par ces différences d'expressions, qu'il n'a pas entendu confondre *l'action en paiement* avec la *demande en justice;* puisque lorsqu'il veut parler de la première, dans l'article 435, il emploie ces termes, *toutes actions contre les assureurs*, tandis que dans l'article 436, il emploie ceux de *demande en justice.*

Notre intention n'étant pas d'éviter les difficultés,

en les passant sous silence, nous croyons devoir faire remarquer celle qui pourrait être prise des expressions de l'article 5 de l'ordonnance. Voici l'article mot à mot :

« Le marchand ne sera recevable à former aucune « *demande* contre le maître, ni contre ses assureurs « pour dommage arrivé à sa marchandise, après « l'avoir reçue sans protestation, ni le maître à « exercer aucune action pour avarie contre le « marchand, après qu'il aura reçu son fret, sans avoir « protesté de sa part. »

Nous convenons que, dans cet article, le législateur paraît se servir, dans le même esprit, du mot *demande* et du mot *action*. Cependant ce mot *demande* est ici plus générique que les mots *demande en justice* dont se servent les articles 6 de l'ordonnance et l'article 436 du Code ; en sorte que dans le premier cas le mot *demande* ne peut être que le synonyme d'action, et dans le second il peut s'entendre d'une action comme de toute autre demande adressée à la justice.

Que faudrait-il conclure au surplus de ce que les auteurs de l'ordonnance auraient employé indifféremment et comme synonymes le mot *demande* et le mot *action*, lorsque les auteurs du Code ont évité cette confusion d'expressions?

Il faudrait reconnaître que les auteurs du Code ont voulu rectifier les expressions de l'ordonnance, les rendre avec plus de pureté et d'exactitude, pour éviter toute équivoque et pour qu'à l'avenir on ne confondît pas la *demande en justice* avec l'action à intenter.

Il est possible, au surplus, qu'ils n'y aient pas pensé puisque la difficulté ne s'était pas élevée depuis 1681, jusqu'au moment où ils fondaient l'or-

donnance dans le Code, et qu'ils n'en ont aperçu aucune trace dans les observations des cours et tribunaux ni dans celles des conseils de commerce, silence décisif pour se déterminer en faveur de l'usage qui existait sous l'ordonnance et dont nous avons fourni la justification la plus complète.

Un motif bien grave, encore, pour se défendre de confondre *la demande en justice* avec *l'action en paiement*, résulte tant de l'ordonnance que du Code.

Nous avons vu, quant à l'ordonnance, que l'article 48 avait fixé les courts délais, pour la prescription des actions résultant des polices d'assurances, dispositions rectifiées par l'article 432. Il y aurait donc, dans le Code, contradiction entre l'art. 432 et l'art. 436, comme il y aurait eu une contradiction jusques à présent inaperçue dans l'ordonnance entre l'article 48 *du titre des assurances* et l'article 6 *du titre des prescriptions.*

Notre tâche devient plus pénible à présent. Il ne nous reste plus qu'à rendre compte de deux arrêts de la Cour de cassation absolument contraires au système que nous soutenons.

PREMIÈRE ESPÈCE.

MM. Leleu et compagnie avaient fait assurer des grains de sortie du port de Marens à Calais.

Le 1er mai 1817, le navire arrive à Calais, après avoir éprouvé des mauvais temps constatés par le rapport du capitaine.

L'agent de MM. Leleu et compagnie reçoit les marchandises, mais en protestant; il fait signifier ses protestations dans les vingt-quatre heures, et dans le mois il forme demande devant le tribunal

de commerce de Calais en nomination d'un expert, ce qui fut accordé, et le 7 du même mois l'expert fait son raport et constate régulièrement les avaries, leurs causes et leur importance.

Par suite de négligence soit de MM. Leleu et compagnie, soit de leur agent, ils diffèrent pendant dix-huit mois de demander à leurs assureurs le paiement des avaries et forment leur demande en paiement seulement le 8 décembre 1818, devant le tribunal de commerce de la Rochelle, juge du domicile de leurs assureurs.

Ces derniers proposent la fin de non-recevoir résultant des articles 435 et 436 du Code de commerce. En reconnaissant que MM. Leleu et compagnie ont protesté et fait signifier leurs protestations dans les vingt-quatre heures, ils soutiennent que les assurés n'ont point satisfait aux dispositions de l'article 436, attendu que dans le délai d'un mois de la date des protestations, ils n'ont pas formé leur action en paiement, et que la demande en nomination d'un expert, faite dans le mois, ne remplit par le vœu de cet article.

Jugement du tribunal de commerce de la Rochelle du 16 janvier 1819 qui accueille la fin de non-recevoir et déboute MM. Leleu et compagnie de leur demande.

APPEL.

Arrêt infirmatif de la cour royale de Poitiers, du 3 juin même année, les motifs de l'arrêt, sont :

« 1°. Que la demande en justice, prescrite par l'article 436 du Code de commerce, ne peut s'entendre que de la demande qui doit être portée devant le tribunal de commerce du lieu du débarquement du navire pour faire procéder à la reconnais-

sance et à l'évaluation des avaries; 2°. Que l'on ne peut admettre que la demande de l'assuré contre l'assureur doive nécessairement être intentée dans le délai d'un mois, parce que, dans ce système, on ne pourrait presque jamais ramener à effet la police d'assurance, à raison de la distance qui se trouverait entre le domicile des assureurs et le lieu où la protestation a été faite; 3°. Qu'il résulte de l'article 432 du Code de commerce que cette demande contre l'assureur peut être formée dans le délai de cinq ans, puisque cet article dispose formellement que toute action dérivant d'une assnrance, ne se prescrit que par cinq ans à compter de la date de la police. »

Pourvoi en cassation. — *Arrêt du 27 novembre 1822.*

« Vu les articles 435 et 436 du Code de com- « merce. Considérant que, dans le cas prévu par « ces articles, l'assuré est déchu de tous droits con- « tre l'assureur, si, dans le mois, à dater du jour « de ses protestations, il n'a pas formé une de- « mande en justice.

« Qu'en toute matière contentieuse on ne peut « entendre par demande en justice, que celle for- « mée par un individu contre un autre, qui est cité « dans les délais prescrits par le Code de procédure « civile, à comparaître en justice, pour répondre « aux conclusions prises contre lui;

« Qu'ainsi le sens évident de l'article 436 est que « l'assuré doit former une demande contre l'assu- « reur avec ajournement devant un tribunal, qu'il « doit former cette demande dans le mois, en se « conformant pour le délai de l'ajournement à

« celui fixé par le Code de procédure civile, en « raison des distances.

« Considérant, dans l'espèce, que lorsque les as- « surés Leleu et C.e ont cité les assureurs devant le « tribunal de la Rochelle, le délai déterminé par « l'article 436 du Code de commerce, pour intenter « leur demande, et celui fixé par le Code de procé- « dure pour l'ajournement, étaient expirés; par con- « séquent que leur demande était non-recevable, « et qu'en jugeant le contraire l'arrêt attaqué a violé « les articles ci-dessus cités et faussement appliqué « l'article 432, à l'espèce actuelle. — Casse, etc.»

Nous croyons inutile de répéter ce que nous avons dit pour établir un système contraire à celui que l'arrêt établit.

Nous ferons remarquer seulement, que dans l'espèce les assureurs étant à la Rochelle et les opérations d'expertise se faisant à Calais, il n'eût pas été absolument impossible d'agir comme la cour de cassation entend la loi; mais peut-on de bonne foi regarder la chose comme praticable dans les voyages de long cours, et lorsque les assureurs étant en France ou sur diverses places de l'Europe, le réglement d'avarie doit être fait dans les mers de l'Inde ou de l'Océan pacifique.

Le tribunal de commerce de la Rochelle, la cour de Poitiers et la cour de cassation ne disent pas si dans la procédure en réglement d'avarie, faite à Calais, dans le mois des protestations, les sieurs Leleu et Ce. ont appelé les assureurs, suivant le vœu de la loi, ce qui était bien facile à cause du peu de distance de leur domicile, circonstance qui ne se rencontre pas souvent : il paraît vraisemblable qu'ils n'ont pas été appelés et même qu'ils ne s'en sont pas plaints.

Sous ce point de vue l'arrêt de la cour suprême serait de la plus grande sévérité, mais ne serait pas contraire à nos propres principes; nous regrettons qu'il ne soit pas fondé sur ce motif qui le justifierait et qui aurait dispensé la cour d'établir les principes que nous ne pouvons admettre, et presque toujours impraticables et sans utilité réelle pour les assureurs, qui exposent le commerce aux pertes les plus énormes, jusqu'à ce qu'il connaisse généralement la nouvelle manière d'interpréter la loi. Jusques alors les assureurs protégés par l'immunité des nouveaux principes, et par l'ignorance des assurés, entraînés par l'usage contraire, ne paieront des avaries que lorsque tel sera leur bon plaisir; nous en appelons à tout le commerce de la France.

Nous laissons à de plus habiles que nous à expliquer comment on entend *que l'assuré fasse dans le mois une demande contre ses assureurs avec ajournement devant un tribunal pour répondre aux conclusions qui seront prises contre eux.* L'arrêt de la cour suprême ne dit pas s'il est indifférent que cette demande soit adressée au juge à qui appartient le réglement de l'avarie ou au juge du domicile de l'assureur; nous ne devinons pas davantage s'il suffirait que l'assuré conclût au réglement d'avarie, où s'il doit aussi, dans les délais d'un mois, par la même requête ou par une seconde, conclure au paiement de l'avarie qu'il ne connaît pas.

Emerigon disait, en abondant dans notre sens, *qu'un réglement serait d'autant plus nécessaire que l'art. 48 de l'ordonnance était conçu d'une manière équivoque.* Nous terminerons en disant que cette partie de notre législation réclame instamment une

nouvelle loi ou une interprétation précise qui trace de la manière la plus claire les obligations de l'assuré pour les cas que nous examinons. Jusque-là le commerce sera dans le chaos à cet égard.

SECONDE ESPÈCE.

MM. Salavy père et fils, de Marseille, par police du 10 août 1819, sont assurés par la compagnie royale d'assurances d'une somme de 4,500 fr. de sortie de Marseille à Cadix, sur une caisse de tulle, chargée sur le brick *la Louise*.

Le 2 septembre le navire arrive à Cadix.

Le capitaine avait éprouvé des mauvais temps pendant sa traversée; ils sont constatés par son rapport fait le 6.

Les sieurs Mariette, correspondans de MM. Salavy père et fils, reçoivent la caisse de tulle, paient le fret et ne font aucune protestation.

Plus tard, s'apercevant des dommages éprouvés par la marchandise, ils en font constater l'état par les experts jurés et chargés de ces opérations dans la ville de Cadix.

Leur rapport du 10 septembre constate l'avarie du tulle, et fixe le dommage à 90 p. 0/0.

Dans le mois de novembre MM. Salavy père et fils, instruits de ces événemens, en préviennent la compagnie d'assurance.

Mais ce n'est que le 29 janvier 1820, qu'ils font régulièrement leur délaissement avec assignation devant le tribunal de commerce de Marseille.

La compagnie royale d'assurances oppose la fin de non-recevoir.

14 février 1820. Jugement du tribunal de commerce de Marseille qui la rejette.

10 Juillet 1821. Arrêt de la cour royale d'Aix, qui infirme: « Attendu que d'après les articles 435 « et 436 du Code de commerce, toute action contre « les assureurs pour dommage arrivé à la marchan- « dise est non-recevable, si elle a été reçue sans « protestation, ou si la protestation n'a été signi- « fiée dans les 24 heures, et la demande formée « en justice dans le mois. — Attendu que quoique « le rapport d'experts jurés, fait à Cadix, soit une « protestation suffisante, ce rapport n'ayant point « été signifié aux assureurs dans les vingt-quatre « heures de sa date, et n'y ayant pas eu de de- « mande en justice dans le mois, l'action en dé- « laissement pour dommage excédant les trois « quarts est non-recevable. »

Pourvoi en cassation.—*Arrêt du* 15 *janvier* 1825.

« La cour. — Considérant que les demandeurs « ayant reçu, par l'entremise de leurs mandataires « de Cadix, la boîte de tulle dont il s'agit, ils « étaient tenus d'exercer leur recours contre leurs « assureurs, dans le délai, et suivant les formes in- « diquées dans les articles 435 et 436 applicables à « tous les cas où la marchandise a été reçue par « l'assuré ou son consignataire; que si, dans l'es- « pèce, les demandeurs se sont conformés aux dis- « positions de l'article 435, ils n'ont pas rempli les « formalités prescrites par l'article 436, et que, « par conséquent, leur demande était non-receva- « ble. — Rejette, etc.

Cet arrêt ne saurait être opposé à notre système, et nous en approuvons le dispositif, en ce sens que la demande de MM. Salavy père et fils était non-recevable, *parce qu'ils avaient reçu par leur mandataire, à Cadix, la caisse de tulle, qu'ils*

en avaient payé le fret, et que le mandataire n'avait fait aucune protestation. Ce motif était sans réponse, et nous ne voyons pas pourquoi l'arrêt de la cour royale d'Aix, et celui de la cour de cassation négligent de s'en appuyer pour admettre la fin de non-recevoir, et s'appuient plutôt d'un défaut de demande dans le mois; question au moins difficile à résoudre de la manière que l'entendent ces arrêts.

Dans l'espèce surtout, où indépendamment du défaut de protestation, il paraît qu'il n'y avait pas même de demande en justice, telle que nous l'entendons; et que les sieurs Mariette avaient recouru aux experts jurés sans s'être adressés ni au consul de France ni au magistrat du lieu, et n'avaient mis en cause les assureurs, ni personnellement ni en la personne du capitaine, ni de tout autre nommé par l'autorité judiciaire.

Sous ce rapport, MM. Salavy père et fils étaient encore en contravention positive et non équivoque envers la disposition de l'art. 436, tandis qu'à part ces circonstances, la demande en paiement des sommes assurées eût été faite dans les délais déterminés par l'article 373, et eût été régulière, si d'ailleurs ils avaient été en règle. Cet article prescrit les délais pour les divers cas de sinistres majeurs énoncés en l'article 369, parmi lesquels est compris le cas *de perte* ou de détérioration des effets assurés, si la détérioration ou la perte va au moins aux trois quarts.

Nous devons des éloges à cet arrêt sous le rapport de deux autres questions importantes qui ont été agitées dans cette cause.

La première est celle de savoir si la fin de non-recevoir établie par les art. 435 et 436 est applicable à l'action en délaissement comme à l'action en avarie.

La décision qui porte l'application de la fin de non-recevoir aux deux actions est sans doute très-exacte, mais elle ne nous paraît pas assez motivée, et surtout elle devrait être accompagnée d'une distinction qu'on n'y voit pas.

L'assuré qui n'a pas protesté, en recevant sa marchandise, qui n'a pas fait et signifié sa protestation dans les vingt-quatre heures, qui n'a pas, dans le mois, fait une demande en justice (de quelle manière qu'on entende cette demande en justice) est non-recevable à former une action en délaissement tout aussi bien qu'à former une action en avarie.

Mais lorsqu'il a rempli exactement les formalités prescrites par les articles 435 et 436, et qu'il a régulièrement fait constater les avaries, faut-il entendre que la durée de son action en paiement de l'assurance n'est plus régie par l'article 373, et qu'elle doit être formée dans le mois de la protestation, c'est ce que nous ne pensons pas; c'est confondre deux choses bien distinctes, et dépouiller par cette confusion l'assuré d'une partie de ses droits.

Que l'assuré soit tenu d'observer, sous peine de déchéance, cequi est prescrit par les articles 435 et 436, rien de mieux; mais faut-il, pour cela, le priver du droit de délibérer s'il lui convient d'user de l'action en délaissement ou de l'action en avarie, et lui refuser les délais fixés par l'article 373? C'est ce que nous ne pensons pas, et ce qui serait contraire à tous les principes.

Pour que l'assuré puisse délibérer et se décider sur l'option de son action, ne faut-il pas qu'il connaisse la consistance de l'avarie et les opérations qu'auront faites les experts, qui souvent peuvent y vaquer pendant plus d'un mois?

Nous pensons qu'il faut dire que l'assuré est non-recevable lorsqu'il n'a pas observé les prescriptions des articles 435 et 436 du Code, mais que ces formalités remplies, et desquelles seulement peut résulter le droit de délaisser, si le dommage également apprécié excède les trois quarts de la valeur, il a le droit incontestable d'user des délais portés par l'article 373, pour opter entre l'action en délaissement et l'action en avarie.

Nous pensons donc que les arrêts qui ont bien décidé la question ne l'ont pas suffisamment motivée.

En partant de ces bases, que nous croyons incontestables, nous trouvons un nouvel argument pour notre système sur la fin de non-recevoir, en elle-même, vue également dans les dispositions des articles 435 et 436.

Il est plus qu'évident qu'on ne doit pas entendre les mots : *demande en justice* de l'article 436 comme désignant une demande avec conclusions à fin de paiement.

Sous le rapport de l'avarie nous disions : Que veut-on que l'assuré demande? Il ne connaît pas ce qu'il doit demander; sous ce nouveau rapport l'assuré ne doit rien demander qu'il ne connaisse le résultat des opérations des experts qui peuvent durer plus d'un mois.

On ne peut le priver de l'option que la loi lui donne entre l'action en délaissement, quand elle est fondée par la perte des trois quarts, et l'action en avarie.

On ne peut exiger qu'il se hâte, avant l'expiration des délais portés par l'article 373, à faire un délaissement qui, régulièrement accepté, deviendrait irrévocable; on ne peut pas plus le forcer à y renoncer.

Il faut pourtant concilier toutes les dispositions de la loi, et ne pas la voir dans un seul de ses articles, de manière à lui faire rapporter implicitement les autres articles, lorsque la conciliation de ces articles est possible et même facile.

La seconde question résolue par les arrêts est celle de savoir si, pour l'application de la fin de non-recevoir portée par les articles 435 et 436, il faut distinguer les cas où la consignation de la marchandise est faite en France de celui où elle est faite en pays étrangers; si, dans ce dernier cas, il faudrait faire fléchir la loi française devant les usages des pays étrangers, où aurait été consignée la marchandise?

La condamnation de l'assuré annonce suffisamment que les cours ont justement décidé que les usages étrangers ne devaient pas être consultés, lorsque le contrat a eu lieu en France; que, par sa nature, il doit être exécuté en pays étrangers, et qu'enfin l'étranger, chargé de l'exécution, est le mandataire du contractant français, et qu'en pareille hypothèse, la loi française conserve tout son empire même en pays étrangers; ce qui nous est parvenu du texte de l'arrêt de la cour royale d'Aix (1) ne mentionne rien à cet égard. On peut bien induire du texte de l'arrêt de cassation que la question a été examinée et résolue; mais ce texte est très-laconique, et ne développe rien sur une question d'un si grand intérêt.

(1) Sirey, tom. 25, 1re part., pag. 73.

Loi relative à la répression de la traite des Noirs du 5 avril 1827.

Art. 1. Les négocians, armateurs, subrécargues et tous autres qui, par un moyen quelconque, se seront livrés au trafic connu sous le nom *de la traite des Noirs;* le capitaine ou commandant, et les autres officiers de l'équipage, tous ceux qui sciemment auront participé à ce trafic, comme assureurs, actionnaires, fournisseurs, ou à tout autre titre, sauf toutefois l'exception portée en l'article 3, seront punis de la peine du bannissement, et d'une amende égale à la valeur du navire et de la cargaison prise dans le port de l'expédition.

L'amende sera prononcée conjointement et solidairement contre tous les individus condamnés. Le navire sera en outre confisqué.

Art. 2. Le capitaine et les officiers de l'équipage seront déclarés incapables de servir, à aucun titre, tant sûr les vaisseaux et bâtimens du roi que sur ceux du commerce français.

Art. 3. Sont toutefois exceptés ceux desdits individus qui, dans les quinze jours de l'arrivée du navire, auront déclaré au commissaire de marine ou aux magistrats, dans les ports du royaume, ou gouverneurs, commandans ou autres magistrats, dans les îles et possessions françaises, aux consuls, vice-consuls et agens commerciaux du roi, dans les ports étrangers, les faits relatifs audit trafic dont ils auront connaissance.

Art. 4. Les arrêts et jugemens de condamnation, en matière de traite, seront insérés dans la partie officielle du Moniteur, par extraits, contenant les noms des individus condamnés, ceux des navires

et des ports d'expédition. Cette insertion sera ordonnée par les cours et tribunaux, indépendamment des publications prescrites par l'article 36 du Code pénal.

Art. 5. Les peines portées par la présente loi sont indépendantes de celles qui doivent être prononcées conformément au Code pénal pour les autres crimes ou délits qui auraient été commis à bord du navire.

Art. 6. La loi du 15 avril 1818 est abrogée.

Nota. Il ne faut plus avoir égard à la loi du 15 avril 1818, dont nous avons donné le texte à l'art. 234, tom. 2, pag. 125.

FIN DU QUATRIÈME VOLUME.

AVIS.

J'exécutais le projet que j'avais conçu de donner un commentaire complet du Code de commerce dont j'ai publié, pour mes abonnés, dans un premier volume, tout ce qui tient au commerce de terre, et dans trois autres volumes, tout ce qui constitue la législation maritime, et je m'occupais du dernier titre de ce Code, relatif aux faillites et banqueroutes, lorsque j'ai eu la connaissance positive que le gouvernement se proposait d'apporter des changemens notables à cette loi.

J'ai cru convenable de suspendre cette partie de mon travail, qui serait vraisemblablement inutile et ne me dispenserait pas d'effectuer le commentaire sur la loi à intervenir; mais quand la loi annoncée aura paru, je m'empresserai de le reprendre. Comme je pourrai appliquer à ce nouveau travail les matériaux que j'ai déjà disposés, je serai à même de donner promptement au public un ouvrage complet.

Mon projet était de publier mon ouvrage tout à la fois; mais la circonstance que je viens de rappeler, me détermine à mettre sur-le-champ en vente les quatre

premiers volumes, et comme ils forment deux ouvrages séparés, l'un sur le commerce de terre, et l'autre sur le commerce de mer, ils seront fournis séparément.

DAGEVILLE.

TABLE

Raisonnée et alphabétique de la Législation maritime suivant le Code de commerce et la jurisprudence (1).

ABANDON. 1. Quelle différence y a-t-il entre l'abandon et le délaissement? Tom. 1, pag. 127. V. *Fret*, n. 13; *Propriétaire*, n. 1.

ABANDON DE BIENS. V. *Assurance*, n. 35.

ABANDON DU NAVIRE ET DU FRET. V. *Avarie*, n. 8.

ABORDAGE. 1. En cas d'abordage de navire, si l'événement est purement fortuit, le dommage est supporté, sans répétition, par celui des navires qui l'a éprouvé.— Si l'abordage a été fait par la faute de l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a causé. — S'il y a

(1) Quoique ces trois volumes soient les tomes 2, 3 et 4 de l'ouvrage entier sur le Code de commerce, j'ai cru devoir leur consacrer une table particulière, à raison de ce qu'ils forment, en quelque sorte, un ouvrage particulier. D'après cette disposition, j'indique pour renvoi les tomes 1, 2 et 3, au lieu de 2 3 et 4.

un contrat distinct entre chaque série d'assureurs de la même date et l'assuré. — Chaque changement dans le taux de la prime établit aussi autant de contrats distincts. — Chaque changement dans les conditions établies par les précédens assureurs, opère pareillement un nouveau contrat. — On peut, dans la même police, faire assurer plusieurs navires, ayant chacun des destinations différentes. — Un assureur peut faire réassurer, tous les risques qu'il avait souscrits, par une seule police. — L'assuré qui propose de se faire assurer des sommes fixes sur indigos, sucres et cafés, peut être couvert par des assureurs, qui, séparément, affectent leur garantie à chaque espèce de marchandise. — Un commissionnaire peut faire assurer, par une seule police, toutes les marchandises qu'il a chargées sur un même navire, et diviser cette police en autant de contrats qu'il a de commettans. — Entre mêmes personnes et sur les mêmes marchandises, les parties peuvent établir autant de divisions que bon leur semble. Tom. 2, pag. de 96 à 102.

4. L'assurance peut avoir pour objet le corps et quille du vaisseau, vide ou chargé, armé ou non armé, seul ou accompagné, les agrès et apparaux, l'armement, les victuailles, les sommes prêtées à la grosse, les marchandises du chargement, et toutes autres choses ou valeurs estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation. — L'assurance faite sur corps et facultés s'applique, au marc le franc, à l'intérêt qu'a l'assuré à l'un et l'autre objet. — Quand il n'y a pas de chargé, l'assurance faite *sur corps et facultés* est applicable entièrement au corps, à concurrence, et le surplus est en ristourne. — En fait de marchandise, l'assurance faite génériquement sur *facultés et marchandises* s'applique, au marc le franc, à tout ce qui concerne l'assuré. — Il y a inconvénient

navire est arrêté au mois; 7° Les frais de déchargement pour alléger le navire et entrer dans un havre ou dans une rivière, quand le navire est contraint de le faire par la tempête ou par la poursuite de l'ennemi; 8° Les frais faits pour remettre à flot le navire échoué, dans l'intention d'éviter la perte totale ou la prise, et, en général, les dommages soufferts volontairement et les dépenses faites, d'après délibération motivée, pour le bien et salut commun du navire et des marchandises depuis leur chargement et départ jusques à leur retour et déchargement. — Les pièces fournies pour établir une avarie grosse, peuvent être examinées et discutées. — Il n'y a lieu à l'avarie grosse, que, lorsque les opérations faites pour le salut commun l'ont opéré.— La délibération doit être écrite et motivée. — Il faut distinguer, en matière de rachat, la convention faite avec le capteur, auquel on délivre les objets convenus pour le rachat, d'avec le cas où il enlève, par violence, les objets à sa convenance. — En cas de rachat, il n'y a lieu à avarie grosse qu'autant que le navire est sauvé par la composition. — Si la chaloupe, qui allége le navire, vient à périr avec les marchandises qu'elle porte à terre, leur valeur est portée en avarie grosse.— Si la chaloupe arrive et que le navire périsse, les objets sauvés ne contribuent pas à la perte.—Il faut distinguer l'allégement pour le salut commun de celui qui a lieu naturellement à la rade de destination. — Dans quels cas, le propriétaire de la marchandise vendue pour les besoins du navire, peut-il réclamer le réglement d'une avarie grosse pour se faire rembourser? pag. de 17 à 37.

4. Les avaries communes sont supportées par les marchandises et par la moitié du navire et du fret. — L'assureur sur le navire est-il tenu de rembourser la contribution de l'armateur, établie et sur le navire et

sur le fret? — Le prix des marchandises est établi par la valeur au lieu du déchargement. pag. de 38 à 40.

5. Sont avaries particulières: 1° Le dommage arrivé aux marchandises, par leur vice propre, par tempête, prise, naufrage ou échouement. 2° Les frais faits pour les sauver. 3° La perte des câbles, ancres, voiles, mâts, cordages, causée par tempête ou autre accident de mer, les dépenses résultant de toutes relâches occasionées soit par la perte fortuite de ces objets, soit par besoin d'avictuaillement, soit par voie d'eau à réparer. 4°. La nourriture et les loyers des matelots pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage, par ordre d'une puissance et pendant les réparations qu'on est obligé d'y faire, si le navire est affrété au voyage. 5° La nourriture et les loyers des matelots, pendant la quarantaine, que le navire soit loué au voyage ou au mois, et en général les dépenses faites et le dommage souffert pour le navire seul, ou pour les marchandises seules, depuis leur chargement et départ, jusqu'à leur retour et déchargement. Les avaries procédant du vice propre ne sont pas à la charge de l'assureur. Pag. de 40 à 42. — 6. Les avaries particulières sont supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou occasioné la dépense, — sauf son recours contre son assureur. — Ce recours n'a pas lieu, quand le dommage provient du vice propre. — Le propriétaire du navire ou des autres marchandises endommagées par celles qui sont vicieuses, ont-ils recours contre le propriétaire de ces dernières pour le dommage qu'elles en reçoivent? pag. 42 à 44.

7. Les dommages arrivés aux marchandises, faute par le capitaine d'avoir bien fermé les écoutilles, amarré le navire, fourni de bons guindages, et par tous autres accidens provenant de la négligence du capitaine ou

de l'équipage, sont égalementdes avaries particulières, supportées par le propriétaire, sauf son recours contre le capitaine, le navire et le fret.—Le propriétaire, dans ces cas, n'a aucun recours contre son assureur.—Les lamanage, touage, pilotage, pour entrer dans les havres ou rivières, ou pour en sortir, les droits de congé, visite, rapports, tonne, balises, ancrage et tous autres droits de navigation ne sont pas avaries, mais de simples frais à la charge du navire, à moins qu'ils ne soient occasionés par une relâche forcée pour le salut commun. pag. 45 et 46.

8. Une demande pour avarie n'est point recevable, si l'avarie commune n'excède pas un pour cent de la valeur cumulée du navire et des marchandises, et si l'avarie particulière n'excède pas aussi un pour cent de la valeur de la chose endommagée; cela ne doit s'entendre que de l'assuré à l'assureur. — Le dommage survenu en vue du salut commun, doit être réparé, à quelle quotité qu'il s'élève, par une contribution sur la valeur cumulée du chargement et de la moitié du navire et du fret. — Des avaries dans le cas de division d'un contrat d'assurance en plusieurs contrats ou en sommes de cinq en cinq mille francs plus ou moins. — De l'avarie grosse survenue après la mise à terre d'une partie du chargement, quand il y a stipulation de franchise d'avarie jusques à dix pour cent et pour ne payer que l'excédant. — De l'avarie particulière au corps du navire, lorsque le capitaine, pour le radouber, a été obligé de vendre une partie du chargement. — *Quid*, lorsque l'armateur, garant légal des faits du capitaine, pour sa libération, fait abandon du navire et du fret? —Ya-t-il lieu, dans ce cas, au réglement d'une avarie grosse et à une contribution sur les propriétaires des marchandises arrivées à destination?—Est-il possible de régler une avarie, lorsqu'il y a perte entière et comment

le connaissement est à ordre, le chargeur n'a plus la faculté de retirer ses marchandises, soit avant le départ, soit pendant le voyage, à moins qu'il ne rende tous les exemplaires que le capitaine a signés.—Si le connaissement est irrégulier, et, même à défaut de connaissement, il peut être remplacé par d'autres preuves établissant le chargement des marchandises. — Il doit être daté. Tom. 1, pag. de 361 à 372. — 2. Doit être fait à quatre originaux au moins, un pour le chargeur, un pour celui à qui les marchandises sont adressées, un pour le capitaine et un pour l'armateur du navire. — Suivant les circonstances, le chargeur peut en demander plus de quatre et le capitaine ne peut les refuser.—Tous les connaissemens doivent être signés, dans les vingt-quatre heures après le chargement, par le capitaine et par le chargeur, et ce dernier doit fournir au capitaine, dans le même délai, les acquits des marchandises chargées, sous peine de dommages-intérêts. — Les mots *après le chargement*, doivent s'entendre par celui fait par chaque chargeur et non du chargement entier du navire. pag. de 372 à 376.

3. Rédigé dans les formes ci-dessus prescrites, il fait foi entre les parties intéressées, et entre elles et leurs assureurs. — S'il est irrégulier, il ne produit pas irrévocablement la preuve du chargé. pag. 375 et 376.

4. En cas de diversité entre les divers connaissemens d'un même chargement, celui qui est entre les mains du capitaine fait foi, s'il est rempli de la main du chargeur, ou de celle de son commissionnaire, et celui qui est présenté par le chargeur ou le consignataire est suivi, s'il est rempli de la main du capitaine. pag. 377.

5. Tout consignataire qui reçoit les marchandises

mission de la stipulation du profit maritime opère-t-elle la nullité de l'acte? — Cette stipulation est d'une liberté indéfinie. — Le profit maritime ne peut être augmenté, s'il survient augmentation de risque. — Il ne peut être réduit par la rupture du voyage, dès que le risque a commencé. — La faculté de *toucher et faire échelle* entraîne celle de vendre et d'échanger la marchandise affectée au prêt. — Il suffit qu'au moment du sinistre il y ait, dans le navire, somme suffisante. — L'erreur ou l'omission du nom, soit du navire, soit du capitaine, ne vicie pas le contrat, si l'identité du navire est établie d'ailleurs. — Quels inconvéniens peuvent résulter de l'omission du nom du prêteur? — Lorsque les risques du prêteur doivent cesser à telle hauteur ou à tel parage, la perte résultant du défaut de nouvelles est-elle à sa charge? — Si la durée du risque n'est pas fixée, la présomption est pour le voyage entier d'aller et de retour. — Des circonstances qui peuvent établir la présomption contraire, telles que le taux du profit maritime, etc. — Si l'époque du remboursement n'est pas fixée, il doit être fait après la cessation du risque. — L'intérêt ordinaire court-il, de droit, du jour de la cessation du profit maritime? — Le profit maritime produit-il des intérêts, de plein droit, ou au moins depuis la demande en justice? — Le prêt est payable où le risque finit, quand il n'est fait que pour une partie du voyage. — Si le prêteur n'y est pas représenté, le preneur peut se faire autoriser à déposer. — Le juge du lieu est compétent. — Si, au lieu de déposer, l'emprunteur charge l'argent, ou prend des lettres de change, et les remet au prêteur, l'intérêt cesse pour lui, mais les risques du transport ou des lettres de change demeurent à sa charge. Tom. 1, pag. de 473 à 488.

2. Tout prêteur à la grosse, en France, est tenu de

faire enregistrer son contrat au greffe du tribunal de commerce, dans les dix jours de la date, à peine de perdre son privilége. — Et, si le contrat est fait dans l'étranger, il est soumis aux formalités prescrites par l'article 234. — Le défaut d'enregistrement n'invalide pas l'acte et fait seulement perdre le privilége à l'égard des tiers. — Le délai de dix jours de la date de l'acte est de rigueur. — L'enregistrement postérieur conserve-t-il le privilége contre les créanciers ultérieurs? — A quelles formalités est sujet le prêt fait à l'étranger?—Quels sont les droits du prêteur qui a négligé ces formalités? de p. 488 à 491.

3. Tout acte de prêt à la grosse peut être négocié, par la voie de l'endossemeut, s'il est à ordre. — La négociation produit les mêmes effets et actions en garantie que les autres effets de commerce. — La garantie ne s'étend pas au profit maritime, à moins de stipulation contraire. —Le cessionnaire court les risques et fortunes de mer. — L'endossement doit être fait comme ceux des billets à ordre, mais l'équipollence est suffisante.—Il faut suivre les mêmes formes et les mêmes règles que pour les lettres de change et billets à ordre. —Que doit faire le porteur, lorsque le billet de grosse n'a pas d'époque fixe de paiement?— Comment peut-on céder un contrat de grosse qui n'est pas à ordre? pag. de 491 à 496.

4. Les emprunts à la grosse peuvent être affectés au corps et quille du navire, sur les agrès et apparaux, sur l'armement et victuailles, sur le chargement, sur la totalité de ces objets conjointement, ou sur une partie déterminée de chacun d'eux. — S'il y a plusieurs contrats de grosse avec des affectations particulières, les prêteurs exercent leurs priviléges limitativement à l'espèce d'objets affectés. — Le preneur sur facultés, qui ne désigne rien, affecte, par cela même, la totalité de

compte au prêteur des marchandises mises à terre avant le naufrage, s'il y a, au moment, valeur suffisante pour représenter le prêt. pag. 545 à 550.

16. Si le tems du risque n'est pas déterminé par le contrat, il court, à l'égard du navire, des agrès, apparaux, armement et victuailles, du jour quele navire a fait voile, jusqu'au jour où il est arrivé et amarré au port du lieu de la destination; — à l'égard des marchandises, du jour qu'elles ont été chargées dans le navire ou dans la gabarre, pour les y porter, jusqu'au jour où elles sont délivrées à terre. — Dans les contrats pour un tems déterminé, le risque commence le jour fixé par la convention, ou aux termes de droit, et finit au dernier jour du tems indiqué. — Si le contrat, quoiqu'à tems limité, contient la désignation du voyage, faut-il considérer le voyage, comme objet principal du contrat? — Si, en pareil cas, l'emprunteur rompt le voyage, le risque cesse, mais le profit maritime n'est dû que jusqu'au moment de la rupture du voyage. — Dans un contrat de grosse pour un voyage, mais à raison de 2 p. c. par mois, la condition que les six premiers mois de change seront acquis au donneur, malgré la perte du navire, à survenir ultérieurement, est-elle licite? — *Quid*, (pour un voyage d'entrée et sortie de l'Amérique), qu'*en cas de guerre, le capital et le change maritime échus seront envoyés de l'Amérique, en lettres de change?* pag. 550 et suiv.

17. La perte du navire et du chargement ne libère pas l'emprunteur, s'il ne justifie pas qu'il y avait, pour son compte, des effets jusqu'à concurrence de la somme prise à la grosse. — Comment doit être faite cette justification? — Le preneur peut-il vendre ou échanger des marchandises affectées au prêt, dans les lieux d'échelle autorisés? pag. 660 à 663.

suré est tenu de faire signifier à l'assureur les nouvelles qu'il a reçues, et qui peuvent faire naître l'action en délaissement ou en avarie. — Le défaut de signification n'entraîne pas la déchéance, mais soumet l'assuré à des dommages-intérêts. pag. 460, 461.

6. Délai après lequel le défaut de nouvelles établit la présomption légale de la perte. —Après l'expiration de ces délais, l'assuré jouit de ceux qui sont fixés par l'article 373 pour former sa demande. — La présomption cesse, si des personnes tierces ont reçu des nouvelles. — La survenance ultérieure de nouvelles n'éteint ni n'entraîne l'action en délaissement. — Peut-on faire assurer un navire, après que la présomption légale de la perte est acquise par le défaut de nouvelles? — Peut-on opposer à l'assuré réclamant, en force de la présomption légale, le défaut de procès-verbaux de visite? pag. de 461 à 465.

7. L'assuré peut, par la signification mentionnée en l'article 374, ou faire le délaissement avec sommation de payer dans le délai fixé, ou se réserver de faire le délaissement dans le dit délai, pag. 473.

8. Il est tenu, en faisant le délaissement, de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire, même ordonnées, et l'argent qu'il a pris à la grosse, soit sur le navire, soit sur les marchandises ; à défaut, le délai du paiement, qui doit commencer du jour du délaissement, sera suspendu jusqu'au jour où il fera notifier ladite déclaration, sans qu'il en résulte aucune prorogation du délai établi pour former l'action en délaissement. — S'il n'avait été fait ni ordonné d'autres assurances, il ne faudrait pas moins faire la déclaration exigée. — Le porteur d'une police d'assurance est soumis tout de même à la déclaration. — Dans les assurances spécialement faites sur objets désignés, une déclaration spéciale relative est suffi-

la somme assurée. — Subroge l'assureur aux droits de l'assuré. — Ne comprend pas le découvert de l'assuré. — Le sauvetage est réparti entre l'assureur et l'assuré pour son découvert. — *Quid*, en cas de ristourne, pag. de 519 à 530.

14. Le fret des marchandises sauvées, même payé d'avance, fait partie du délaissement du navire, et appartient à l'assureur, sans préjudice des droits du prêteur à la grosse, de ceux des matelots, pour leur loyer, et des frais et dépenses pendant le voyage. — Le fret acquis dans les précédens voyages, assuré par la même police, est-il compris dans le délaissement? — *Quid*, du fret acquis dans le cours du dernier voyage? — Le fret payé d'avance sur les marchandises perdues n'est pas sujet à rapport. — De la clause qu'*en cas de délaissement, l'assuré ne sera tenu à aucun rapport de fret.* — Malgré cette clause, l'assureur peut-il demander le rapport du fret, en proportion de ce que les débris du navire ont payé les salaires des matelots? pag. de 530 à 559.

15. En cas d'arrêt de puissance, l'assuré est tenu de faire la signification à l'assureur dans les trois jours de la réception de la nouvelle. — Le délaissement ne peut être fait qu'après un délai de six mois de la signification, si l'arrêt a eu lieu dans les mers d'Europe, dans la Méditerranée ou dans la Baltique. — Un an, si l'arrêt a eu lieu en pays plus éloigné. — Et, si les marchandises sont périssables dans un mois et demi dans le premier cas; et dans trois mois pour le second. — Ces délais ne courent que du jour de la signification. — Pendant ces délais, l'assuré est tenu de faire toutes les diligences qui peuvent dépendre de lui, à l'effet d'obtenir la main-levée. — L'assureur de concert avec l'assuré, ou séparément, peuvent faire les mêmes démarches. — Si le gouvernement, qui a fait

fond devant les premiers juges. Tom. 2, pag. 459 et tom. 3, pag. 223.

2. Sont non-recevables toutes actions contre le capitaine et les assureurs, pour dommages arrivés à la marchandise, si elle a été reçue sans protestation. — Toutes actions contre l'affréteur, pour avaries, si le capitaine a livré les marchandises et reçu son fret sans avoir protesté. — Toutes actions en indemnité, pour dommages causés par l'abordage, dans un lieu où le capitaine a pu agir, s'il n'a point fait de réclamation. —Les protestations et réclamations sont nulles, si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures, et, si, dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice. — Il n'y a pas à distinguer entre les marchandises reçues en France et celles reçues dans l'étranger, — dans les magasins du consignataire ou dans ceux de la douane, comme en cas de transbordement. — Il faut suivre les mêmes règles pour le manque de poids, comme d'une partie de marchandise. —Dans tous les cas, l'assureur peut également se prévaloir de la fin de non-recevoir contre l'assuré qui a reçu la marchandise sans protestation. —Elle ne peut plus être proposée, lorsque les parties ont amiablement nommé des experts pour régler l'avarie. — Elle ne peut être opposée à l'assuré, qui a payé la contribution à une avarie grosse réglée régulièrement. — Elle n'est point proposable par l'expéditeur contre le consignataire, qui se plaint de ce que la marchandise n'est pas suivant les ordres donnés.— La demande en réparation du dommage causé par un abordage doit être formée dans les vingt-quatre heures, qui ne courent que de l'instant où l'abordage a cessé. — Les jours fériés ne sont pas comptés dans le délai. — Dans quel délai l'assuré doit-il intenter contre son assureur l'action en avarie. — Comment faut-il entendre cette disposi-

4. L'affréteur a droit à des dommages-intérêts, si le capitaine a déclaré le navire d'un plus grand port qu'il n'est.—Il n'y a pas lieu si le navire a place suffisante pour recevoir les marchandises que le capitaine a promis de prendre, sans opérer une surcharge dangereuse pour la navigation. — Sur quelles bases doivent être réglés les dommages-intérêts dans les cas précédens? pag. de 393 à 395.

5. N'est réputé y avoir erreur dans le tonnage, si elle n'excède un quarantième, ou si la déclaration est conforme au certificat de jauge.—En cas d'erreur dans la déclaration d'un navire, qui serait d'un plus grand tonnage, le capitaine n'a droit à aucune indemnité, s'il a loué son navire en entier et à forfait; mais il doit être payé sur la contenance occupée, s'il a loué au tonneau. pag. de 395 à 398.

6. Si le navire est chargé à cueillette, le chargeur peut retirer ses marchandises, avant le départ du navire, en payant les frais de charge, de décharge et de rechargement des autres marchandises qui auraient été déplacées et en outre ceux de retardement.—Le capitaine ne peut se refuser de mettre à la voile, dès que son chargement est complet, ou au moins aux trois quarts. pag. de 398 à 400.

7. Le capitaine peut faire mettre à terre, dans le lieu du chargement, les marchandises trouvées dans son navire, si elles ne lui ont pas été déclarées ou en prendre le fret au plus haut prix, qui sera payé, dans le même lieu, pour les marchandises de même nature. — Si le capitaine ne s'aperçoit du chargement furtif qu'après son départ, et que ce chargement opère surcharge et mauvaise navigation, il peut décharger ces marchandises en route et même en jeter à la mer, suffisamment pour rétablir une bonne navigation, au besoin même la totalité. — Il en est de même lorsque

la marchandise, chargée furtivement, de même nature que celle de l'affréteur, expose le capitaine à des dommages-intérêts envers ce dernier, ou à des amendes et confiscations envers la douane, mais il doit se mettre en règle par des procès-verbaux réguliers. pag. de 401 à 407.

8. Le chargeur qui retire ses marchandises, pendant le voyage, est tenu de payer le fret en entier et tous les frais de déplacement, occasionés par le déchargement : si les marchandises sont retirées pour cause des faits ou faute du capitaine, celui-ci est responsable de tous les frais. — Le capitaine, dans ce cas, est, en outre, tenu à des dommages et intérêts. — Dans le cas de relâche, le chargeur peut retirer ses marchandises, en payant le fret et les frais du déchargement. pag. de 407 à 409.

9. Si le navire est arrêté au départ, pendant la route, ou au lieu de sa décharge, par le fait de l'affréteur, celui-ci doit les frais du retardement. — Si ayant été frété pour l'aller et le retour, le navire fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû au capitaine, ainsi que l'intérêt du retardement. — Comment doivent être fixés les frais de retardement? — Si le capitaine charge d'autres marchandises que celles de l'affréteur, il doit lui tenir compte du fret qu'elles auront produit. — Les marchandises invendues et de retour, ne sont pas exemptes du paiement du fret. — Le retardement produit par la quarantaine, ne donne lieu à aucuns dommages et intérêts de part ni d'autre. pag. de 409 à 411.

10. Le capitaine est tenu des dommages-intérêts envers l'affréteur, si, par son fait, le navire a été retardé au départ, pendant sa route, ou au lieu de décharge. — Ils sont réglés par experts. — Lorsque l'affréteur a été mis en demeure, la présomption est contre lui. —

Dans les autres cas, elle est contre le capitaine, qui doit justifier de la force majeure s'il en excipe. — Le capitaine est dans le cas de la faute prévue, s'il ne part pas, au jour fixé par la charte-partie, — s'il fait des relâches non autorisées, — s'il est retardé à son départ, pendant la route ou à son arrivée, par des irrégularités dans ses pièces de bord. — Le juge est tenu de faire régler par des experts les dommages-intérêts de l'affréteur. — Ils doivent opérer comme experts et arbitres. pag. de 412 à 414.

11. Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire, pendant le voyage, l'affréteur est tenu d'attendre ou de payer le fret en entier. — Dans le cas où le navire ne pourrait être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer un autre. — Si le capitaine n'a pu en louer un autre, le fret n'est dû qu'à proportion du voyage avancé. — En cas de déchargement, pour cause de radoub, l'affréteur en supporte les frais, comme ceux du rechargement. — Si le capitaine ne loue pas un autre navire, par sa faute, il est tenu à des dommages-intérêts. — Il peut demander le fret entier stipulé, en acquittant lui-même celui du navire qu'il a loué. pag. de 415 à 425.

12. Le capitaine perd son fret et répond des dommages-intérêts de l'affréteur, si celui-ci prouve, nonobstant et contre les certificats de visite, que, lorsque le navire a fait voile, il était hors d'état de naviguer. pag. de 425 à 428.

13. Le fret est dû pour les marchandises que le capitaine a été contraint de vendre, pour subvenir aux victuailles, radoub et autres nécessités pressantes du navire, en tenant par lui compte de leur valeur, au prix que le reste ou autre pareille marchandise de même qualité aura été vendu au lieu de la décharge, si le navire arrive à bon port. — Si le navire se perd, le capi-

taine tiendra compte des marchandises, sur le pied qu'il les aura vendues, en retenant également le fret porté aux connaissemens. — Cette dernière disposition, ajoutée à l'ordonnance, n'est pas sans difficultés pour son exécution. — Le propriétaire du navire peut-il se libérer par l'abandon du navire et du fret ?—Des cas où le capitaine a mis des marchandises en gage. — S'il arrive heureusement, il doit payer la marchandise au cours du lieu de la destination, et il devient propriétaire de la marchandise engagée.—En cas de perte, il ne doit que le remboursement de la somme empruntée. pag. de 428 à 438.

14. S'il arrive interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est en route, et qu'il soit obligé de revenir avec son chargement, il n'est dû au capitaine que le fret de l'aller, quoique le vaisseau ait été affrété pour l'aller et le retour. pag. 438 à 439.

15. Si le vaisseau est arrêté dans le cours de son voyage, par l'ordre d'une puissance, il n'est dû aucun fret pour le tems de sa détention, si le navire est affrété au mois, ni augmentation de fret, s'il est loué au voyage. — La nourriture et les loyers des équipages, pendant la détention, sont réputés avaries. — Cette avarie est commune lorsque l'affrétement est au mois, et particulière au navire lorsqu'il l'est au voyage. pag. de 440 à 442.

16. Le capitaine est payé du fret des marchandises jetées à la mer, pour le salut commun, à la charge de contribution. — Si la marchandise jetée est sauvée, et que le navire périsse, le fret est dû en entier, si le capitaine la fait parvenir à destination, ou proportionnellement. pag. 443.

17. Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par les pirates ou prises par l'ennemi. — Le capitaine doit la

présente pas, pour qu'il soit cénsé avoir refusé la consignation. pag. de 448 à 451.

21. Le capitaine ne peut retenir les marchandises, dans son navire, faute de paiement de son fret; il peut, dans le tems de la décharge, demander le dépôt en mains-tierces, jusqu'au paiement de son fret. pag. de 451 à 452.

22. Le capitaine est préféré, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont point passé en mains-tierces. — Son privilége, tant pour le fret que pour les avaries à supporter par la marchandise, est préférable à tout autre. — Le privilége n'a effet que connaissement par connaissement. Les délais à observer et les règles à suivre sont applicables à chaque connaissement séparément, quoiqu'au même consignataire. — La vente seule ne produit pas l'extinction du privilége, il faut qu'elle ait été accompagnée de livraison et que la marchandise ne soit plus entre les mains du débiteur du fret. — Un créancier ordinaire de l'armateur peut-il, pendant que le navire est en cours de voyage, opposer une compensation au capitaine qui réclame le paiement du fret, et se le faire délivrer, au moyen d'une saisie-arrêt.

23. En cas de faillite du chargeur, en réclamation, avant l'expiration de la quinzaine, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers, pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dus. — Ce privilége doit toujours être exercé dans la quinzaine, il est toujours restreint aux marchandises consignées au failli. pag. 456, 457.

24. En aucun cas, le chargeur ne peut demander une diminution sur le prix du fret. — La mort d'un passager ou la naissance d'un enfant peu après le dé-

3. Le capitaine est tenu, au premier port où il aborde, d'affirmer, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, les faits contenus dans la délibération transcrite sur son livre de bord. — Cette affirmation doit être faite au tribunal de commerce. — Le capitaine qui néglige de la faire, se rend non-recevable à demander un réglement d'avarie grosse. — Il est exposé aux poursuites extraordinaires du ministère public. — Il est passible envers les chargeurs des dommages survenus aux marchandises. — Les fortunes et accidens de mer ne peuvent-ils être justifiés que par le rapport du capitaine? pag. de 111 à 126.

4. L'état des pertes et dommages est fait dans le lieu du déchargement, à la diligence du capitaine et par experts. — Les experts sont nommés par le tribunal de commerce; à défaut de tribunal, par le juge de paix. — Dans l'étranger, par le consul de France; à son défaut, par le magistrat du lieu. — Les experts prêtent serment avant d'opérer. — Comment doit-on entendre le lieu du déchargement? — Si les diligences ne sont pas faites par le propriétaire ou le capitaine, tout chargeur particulier peut les faire. — Elles doivent être dirigées contre les consignataires; mais, en quelque nombre qu'ils soient, il suffit de les appeler en la personne de deux d'entre eux. — Il n'en est pas ainsi des assureurs qui doivent être assignés et poursuivis individuellement. pag. de 126 à 131.

5. Les marchandises jetées sont estimées suivant le prix courant du lieu de déchargement. — Leur qualité est constatée par la production des connaissemens et des factures, s'il y en a. — Les experts nommés font la répartition des pertes et dommages. — La répartition est rendue exécutoire par l'homologation du tribunal et dans l'étranger, par le consul de France; à défaut, par tout autre tribunal compétent. — Les ex-

FIN DE LA TABLE.





